

**СВОБОДА ОТ СЛОВА**

Вчера было прекращено вещание канала ТВ-6, и 1200 человек остались без работы

стр. 3



**ЦЕНА — КОПЕЙКА**

Бездействие правоохранительных органов вынудило женщину, пострадавшую от мошенника, пойти на преступление

стр. 5



**СМЕРТЬЮ ЗА ЖИЗНЬ**

В Беларуси в последнее время заметно снизилась материнская смертность. Но родным Лены Семеняко от этого не легче

стр. 12

http://www.bdg.by

# БЕЛОРУССКАЯ ДЕЛОВАЯ ГАЗЕТА

**№11 (1100) 24 января 2002 года** **Газета основана в 1992 году** **четверг**

# Неплательщик Купала

## в филиале музея великого песняра — холодно и темно. Хоть лучину зажигай, как 120 лет назад



**«Ад прадзедаў спакон вякоў нам засталася спадчына»**

Марина ЗАГОРСКАЯ

**Первым мероприятием года, который проходит в Беларуси под знаком 120-летия со дня рождения великого песняра, стало отключение электроэнергии и отопления в самом известном филиале Государственного литературного музея Янки Купалы в Вязынке. Сам музей тоже грозят обесточить, если до 28 января не будет погашена накопившаяся с 9 ноября задолженность за электроэнергию. Ее сумма равна 3,5 млн рублей, перечисление которых «тормозит» казначейство. Энергетикам надоело ждать. И они применили меры к злостным неплательщикам.**

В доме, где родился Янка Купала, летом нет отбоя от посетителей. Зимой экскурсантов меньше. И потому каждого из них встречают в Вязынке с распростертыми объятиями. Ждут с 10.00 до 18.00 и в пургу, и в мороз. Так заведено еще с 1948 года. Вот и сейчас среди высоченных сугробов аккуратно расчищены дорожки к памятнику великому поэту, дому и амбару. Смотрителя музея Лилию Норку корреспондент «БДГ» застала прямо на пороге. «*Вышла погреться*, — пояснила она. — *Пока на дворе оттепель, дверь держим открытой — так теплее в помещении*». И светлее, потому что внутри — кромешная тьма. Маленькие окошки едва пропускают свет. Подвешенная во второй половине избы над столом «газовка» не горит. В ней — электрическая лампочка. А керосинок в деревне ни у кого уже не осталось.

В помещении — стойкий запах сырости. Для самого строения и экспонатов: мебели, одежды, предметов быта, книг и рукописей конца XIX — начала XX столетий — это губительно. Ценность коллекции, по мнению директора Литературного музея Янки Купалы и внучатой племянницы поэта Жанны Допкюнас, выражена отнюдь не в деньгах. Скажем, подходящий стол для дома в Вязынке Жанна Казимировна едва нашла на какой-то даче в 20 километрах от Санкт-Петербурга (тогда еще Ленинграда). Предлагали прекрасно сохранившиеся экземпляры — со львами и из красного дерева. Но в избе Луцевичей такого быть не могло. А все столы попроще во время блокады в Ленинграде без сожаления пускали на дрова. И именно они стали раритетом. Как и одежда, собранная в белорусских деревнях не за одну экспедицию. Что уж говорить о единственном экземпляре «Жалейки» — книги Янки Купалы, вышедшей в 1908 году в Петербурге!..

На обогрев и освещение экспозиции дома, где родился белорусский песняр, за ноябрь, декабрь и январь было израсходовано около 300 тыс. рублей. Сотрудники и без того экономили, как могли: подсветку у стеллажей с экспонатами включали только на время экскурсии, и как только посетители уходили, тут же щелкали выключателем. Такого, чтобы музей остался вообще без света и тепла, еще не бывало. Обычно температура в помещении не опускалась ниже 20 градусов.

Жаль, что во время нынешней «энергетической блокады» нельзя воспользоваться дровами для спасения дома и экспозиции. Одну печку в музее разобрали в 1972 году во время реконструкции. Вторую не использовали по назначению очень давно. «*Птицы, наверное, уже в трубе гнезда свили*, — предположила Лидия Владимировна. — *Знали бы мы, что такое случится, протапливали бы хоть изредка*».

Лилия Норка гордится, что в Вязынку люди приезжают со всего мира. Сотрудники музея, чтобы не ударить лицом в грязь, всегда стараются выглядеть нарядно и привлекательно. Но сейчас не до красоты. Лилия Владимировна, отправляясь на работу, надевает два свитера, кофту, куртку, шерстяные носки. Были бы валенки, и их бы обула. Высидеть в музее больше пятнадцати минут невозможно. «*Выйдем на улицу, попьем теплого чая из термоса — так вот и греемся*», — делится «секретами выживания» Лилия Норка. Однако музей все же не стали закрывать «по техническим причинам», чтобы добравшиеся по сугробам посетители не сделали вывод, что его «похоронили».

А в минувший четверг в Вязынку наведалась большая группа гостей. Кассиру пришлось перед ними извиниться, собрать деньги, взять под мышку кассовый аппарат и бежать к ближайшей действующей розетке — в деревню, чтобы зафиксировать выручку и раздать всем билеты. Без них экскурсия считалась бы незаконной. Хоть выручка и небогатая. Со школьников берут по 70 рублей, со взрослых — по 160. Одна экскурсия (а в группе может быть до 30 человек) стоит 530 рублей, для иностранцев — 1650.

Кстати, в юбилейный год решено обновить экспозицию музея Янки Купалы, который находится в Минске, и его филиалов. Несмотря на это, Жанна Допкюнас отдала последние деньги на коммунальные услуги. Тем не менее ходит в должниках.

Ко дню рождения поэта — 7 июля — для поклонников и исследователей творчества великого песняра сотрудники музея собираются подготовить выставку «Раритеты музея Янки Купалы». Она будет длиться только один день, но зато познакомит с оригинальными рукописями гения белорусской литературы, цена которых несоизмерима со стоимостью киловатт энергии.

*...Дык жа знайце, чаго б я хацеў,*
*Аб чым думачкі толькі мае,*
*Каб мой люд маю песню запеў*
*I пазнаў, аб чым песня пяе.*

Эти слова, написанные в 1905 году Янкой Купалой, размещены в сенях дома Луцевичей на деревянном панно, символизирующем творчество поэта. Без света прожектора их не прочитать. Разве что экскурсантам сейчас легче представить, как жилось здесь семье будущего поэта при лучине.

## ВТО рассматривает российскую заявку

Отдел международной информации

**В среду в штаб-квартире Всемирной торговой организации в Женеве началось обсуждение вопроса о вступлении России в ее ряды. В переговорах участвует и новый член ВТО — Китай.**

Как сообщает русская служба Би-би-си, генеральный директор ВТО Майк Мур заявил, что Россия сможет стать членом организации уже к моменту проведения конференции на уровне министров в следующем году. Однако прежде надо решить множество сложных вопросов. В частности, на нынешней встрече в Женеве обсуждаются новый российский свод законов, регулирующих торговлю, а также вопросы взаимодействия федеральных и региональных властей страны. Как известно, ряд западных компаний выразили обеспокоенность тем, что ведение бизнеса в России осложняется различными интерпретациями норм торгового права в разных регионах.

На переговорах в Женеве обсуждаются и вопросы, касающиеся субсидий сельскохозяйственному сектору. Россия хотела бы продолжать прежний курс в этой области, включая линию на поддержку продовольственного экспорта. Однако некоторые ведущие сельскохозяйственные державы, входящие в ВТО, хотят, чтобы она резко сократила экспортные поставки.

Еще одной темой встречи стал выход на российский рынок иностранных телекоммуникационных и финансовых компаний. Для большинства нынешних членов ВТО Россия не является таким серьезным торговым партнером, как Китай — последняя из принятых в организацию стран.

И все же, по словам некоторых источников, после терактов 11 сентября отношение к России изменилось, особенно со стороны США. Это может стать стимулом для членов ВТО быстрее решить вопрос о вступлении России в организацию.

## 10 ЛЕТ «БДГ»! ЗАЛ СЛАВЫ

*«Не успел спикер белорусского парламента вернуться в «запломбированном» вагоне с «исторического» подписания белорусско-российского договора о создании сообщества, как туманные дали вновь позвали его в дорогу».*



*Юрий КАРМАНОВ (11 апреля 1996 г., №285). Главный редактор «Радио «Рация», автор «БДГ»*

СОТРУДНИЧЕСТВО

# Рассмотрели. Задумались

Отдел информации

**23 января состоялось заседание совета директоров МВФ, на котором рассматривались вопросы, связанные с Беларусью.**

В повестку заседания было включено два вопроса: о консультациях по статье четвертой, которые проводились в прошлом году, и о выполнении белорусским правительством программы мониторинга.

Напомним, что программа мониторинга была подписана в апреле 2001-го. Она была рассчитана на полгода и предусматривала проведение экономических реформ за счет белорусского правительства без финансовой поддержки со стороны МВФ. Программа включала проведение конкретных преобразований в сферах денежной, бюджетной и валютной политики, а также в области приватизации.

Накануне подписания программы чиновники МВФ говорили, что не предъявляли к правительству Беларуси чересчур жестких требований. Наверняка представители Международного валютного фонда понимали, что руководство нашей страны не готово к проведению широкомасштабных реформ, и не ждали многого от белорусского руководства. Тем не менее миссия МВФ, которая посетила нашу республику осенью 2001 года, констатировала, что программу мониторинга нельзя считать выполненной. В связи с этим переговоры о возможности предоставления кредита со стороны Международного валютного фонда перенесены на неопределенный срок.

ЭКОНОМИКА

# Чертовски хочется работать

Отдел информации

**Возобновить работу в нормальном режиме пытается Минский тракторный завод. Во вторник на предприятии прошло совещание, на которое были приглашены представители белорусских заводов-поставщиков. На нем выяснилось, что в течение ближайшего времени белорусские поставщики готовы обеспечивать МТЗ комплектующими в долг.**

Напомним, что на прошлой неделе производство тракторов было на два дня приостановлено в связи с нехваткой денег и дефицитом комплектующих. В понедельник оно возобновилось, однако, как признают на предприятии, *«в минимальных объемах»*. Чтобы найти выход из создавшейся ситуации, МТЗ обратился к руководителям белорусских предприятий-поставщиков. На упомянутом выше совещании присутствовали представители администрации завода шестерен, подшипникового завода, кобринского завода «Гидроусилитель», Минского моторного завода. Просьба руководства МТЗ была поддержана и представителями Министерства промышленности. Решено, что для того, чтобы не допустить остановки завода, поставки комплектующих в течение ближайшего времени будут осуществляться в долг. Впрочем, это вряд ли кардинально решит проблемы МТЗ. Сейчас на складах предприятия скопилось 3 600 тракторов, которые завод все равно не в состоянии продать. Так что даже если будут произведены новые тракторы, денег у МТЗ от этого не прибавится.

Кроме того, во вторник руководитель отдела маркетинга г-н Козловский отправился в Москву для проведения переговоров по предоставлению МТЗ кредита «Росагроснаба». Договоренность о предоставлении Минскому тракторному заводу этого кредита была достигнута ранее. Предполагается, что за счет кредитных средств МТЗ будет производить технику для сельского хозяйства России.

ПРОГНОЗ

# Цифры уже «намолотили»?

## а вот сколько соберем зерна — это еще вопрос

Сергей ИВАНОВ

**Большинство областных управлений сельского хозяйства и продовольствия уже сверстали прогнозные показатели будущего урожая зерна и зернобобовых. Но, судя по всему, в нынешнем году обещанного прорыва в сельском хозяйстве нам не видать.**



Irex/ProMedia

Более того, в нынешней ситуации, как говорится, не до жиру — быть бы живу. Собранные в 2001 году по официальным данным 5 200 тыс. т зерна (при том, что минимум, обеспечивающий относительную продовольственную безопасность страны, равен 5 500 тыс. т) можно считать неплохим результатом. Однако государство объявило о реформировании АПК. А ведь любые преобразования дают результат не сразу и требуют вложения немалых средств. Особенно, если реформы касаются сельского хозяйства. И особенно, если белорусского.

Второй момент. Нынче помощь государства сельхозпроизводителям будет гораздо меньшей, чем в прошлом году. 2001-й, как известно, прошел под знаком выборов президента. И уборочная кампания, как и любое другое мероприятие, была тесно связана с кампанией политической. А политический капитал президента обходится стране недешево.

Но несмотря на все вышесказанное, областные управления сельского хозяйства и продовольствия продолжают делать весьма оптимистические прогнозы на 2002 год. Так, Брестская область прогнозирует засыпать в государственные закрома 1 млн 30 тыс. т зерна. 1 млн т должны намолотить колхозы и совхозы, а 30 тыс. — частники. Причем, как доложил на недавнем совещании в деревне Остромечево губернатор Василий Долголев, для успешного выполнения весенне-полевых работ Брестчине потребуется Byb 226 млрд. В то же время доходы самих сельхозпредприятий (с поддержкой) составят только Byb 136 млрд. Так что пока не просчитывается даже 40% требуемой суммы. (Кстати, в прошлом году Брестчина дала 790 тыс. т зерна, и где найдены резервы роста — непонятно.)

Гомельская и Витебская области прогнозируют собрать по 800 тыс. т зерна. И это при том, что в прошлом году хозяйства этих регионов поставили едва ли не на 200 тыс. т меньше. Родина президента — Могилевщина — в текущем году планирует довести валовое производство зерна в амбарном весе до 776 тыс. т, а вместе с частниками — свыше миллиона. Амбициозные планы провинции все же не идут ни в какое сравнение с планами столичной области. Губернатор Минщины Николай Домашкевич уже прославился тем, что обещал «подарить» к инаугурации нового президента около 2,5 млн т зерна. В результате, по уточненным данным, общественные хозяйства области собрали 1 млн 205 тыс. 380 т зерна. В этом году Минский облсельхозпрод планирует собрать 2 млн 231 тыс. 638 т.

Единственной областью, которая пока не определилась с прогнозными показателями, остается Гродненская — победитель праздника урожая «Дожинки-2001». Как сообщили корреспонденту «БДГ» в управлении сельского хозяйства и продовольствия, какие-либо прогнозы здесь станут известны лишь на следующей неделе.

Впрочем, даже если не учитывать Гродненщину вообще, то элементарное сложение прогнозных показателей остальных областей даст почти 6 млн т зерна. То есть небывалый за последние годы урожай. Жаль только, что предсказания — дело неблагодарное.

СИТУАЦИЯ

# Вик — персона нон грата?

Ольга ТОМАШЕВСКАЯ

**Бывший руководитель Консультативно-наблюдательной группы ОБСЕ в Минске Ханс-Георг Вик не может получить белорусскую визу. Он намеревался приехать в Минск 25 января, чтобы принять участие в первом заседании Международного наблюдательного совета Центра европейских и трансатлантических исследований при Европейском гуманитарном университете, однако на момент подписания этого номера в печать было все еще неизвестно, сможет ли он это сделать.**



Irex/ProMedia

В Консультативно-наблюдательной группе ОБСЕ в Беларуси сообщили, что эта международная организация, скорее всего, не будет комментировать отказ в визе для Ханса-Георга Вика. Дело в том, что г-н Вик сейчас не является международным чиновником и не работает в системе ОБСЕ. В Минск он собирался приехать просто как гражданин Германии. Однако в посольстве ФРГ тоже сомневаются, что немецкая сторона будет комментировать факт невыдачи визы Хансу-Георгу Вику. Дело в том, что, когда речь идет о визах для граждан, любая страна имеет право выдавать или не выдавать их, не объясняя причин.

Следует отметить, что белорусское руководство в течение последнего года даже не скрывало своей неприязни к бывшему руководителю Консультативно-наблюдательной группы ОБСЕ. Чиновники МИД РБ открыто говорили, что подозревают г-на Вика в участии в политической жизни нашей республики, и считают это недопустимым. Похоже, сделанное в конце прошедшего года заявление Ханса-Георга Вика, что он покидает страну, обрадовало представителей белорусского внешнеполитического ведомства. Так что нельзя исключать, что теперь г-н Вик очень долго не сможет посещать наши края.

Необходимо также отметить, что его преемник до сих пор не назначен. Белорусская сторона настаивает на уточнении мандата миссии ОБСЕ и не дает согласия на утверждение нового главы Консультативно-наблюдательной группы. Представители международных организаций не делают никаких прогнозов по поводу того, когда решится этот вопрос. На сегодняшний день белорусское правительство заняло достаточно жесткую позицию и настаивает на пересмотре мандата КНГ. Не исключено, что такая позиция властей Беларуси спровоцирует новый международный скандал. Международные организации намерены отказаться от политики изоляции, однако не исключено, что позиция белорусского правительства затруднит выработку новой стратегии.

СОТРУДНИЧЕСТВО

## Про нас не забыли

Анатолий НЕЗВАНОВ

**Сегодня из Страсбурга, где проходит очередная зимняя сессия Парламентской ассамблеи Совета Европы, возвращается делегация Национального собрания Беларуси. «Наши» были приглашены в Страсбург в качестве гостей, хотя еще за несколько дней до начала работы сессии ПАСЕ было официально объявлено, что «белорусский вопрос» не будет обсуждаться на заседании.**

Как рассказал корреспонденту «БДГ» по телефону из Страсбурга один из членов делегации, депутат Юрий Морозов, белорусские парламентарии провели ряд успешных переговоров. По его словам, Парламентская ассамблея Совета Европы действительно заинтересована в сотрудничестве с нашей страной и восстановлении для Беларуси статуса специально приглашенного в структурах ПАСЕ.

В первый день работы сессии белорусские парламентарии встретились с генеральным секретарем ПАСЕ Бруно Халлером, комиссаром Совета Европы по правам человека Алваро Хиль-Роблесом и с генеральным секретарем Совета Европы Вальтером Швиммером. Некоторые из членов делегации национального парламента приняли участие в заседаниях комитетов ПАСЕ. Одним из главных итогов участия белорусских депутатов в работе ПАСЕ Юрий Морозов считает решение о создании специальной рабочей группы (в нее вошли депутаты национальных парламентов — членов ПАСЕ), которая будет заниматься решением вопроса о восстановлении для Беларуси статуса специально приглашенного и дальнейшего вхождения нашей страны в Совет Европы.

Напомним, что осенью прошлого года ПАСЕ поставила ряд условий, исполнение которых гарантирует белорусскому парламенту возвращение прежнего статуса специально приглашенного. Это, прежде всего, отмена смертной казни, расширение полномочий национального парламента, обеспечение независимости средств массовой информации и введение института уполномоченного по правам человека. По словам Юрия Морозова, в ходе нынешних встреч (в частности, с комиссаром Совета Европы по правам человека Алваро Хиль-Роблесом) белорусским властям было рекомендовано в кратчайшие сроки принять закон об уполномоченном по правам человека. Что касается отмены смертной казни, то наши депутаты в Страсбурге заверили своих собеседников, что определенные шаги в этом направлении уже делаются. Так, на апрель текущего года уже запланировано проведение парламентских слушаний по вопросу отмены смертной казни.

Несмотря на отъезд из Страсбурга белорусской делегации, рассмотрение в ходе сессии ПАСЕ вопросов, связанных с Беларусью, не закончено. Сегодня, 24 января, должны состояться слушания по проблемам развития СМИ в Беларуси, для участия в которых в Страсбург выехали министр информации Беларуси Михаил Подгайный и представители Белорусской ассоциации журналистов.

ГИМН

# «Мы, беларусы, з братняю Руссю...»

## похоже, нас вновь собираются вести к «торжеству коммунизма»

Юрий РАБЧУК

**Слова, вынесенные в заголовок, сами собой всплывают в памяти белорусов старшего и среднего поколений, как только звучит музыка Н.Соколовского. Утверждена она была в 1955 году Президиумом Верховного Совета БССР как Государственный гимн Советской Белоруссии. Теперешняя молодежь слов этих не знает: после провозглашения независимости Беларуси от былого гимна осталась только музыка.**




*Проснись и пой!*

В начале нынешнего года распоряжением премьер-министра был утвержден состав комиссии по проведению конкурса на создание текста и музыки Государственного гимна Республики Беларусь. Возглавляет ее вице-премьер Владимир Дражин. В комиссию включены также министры культуры и информации, представители парламента, директор Института литературы им.Янки Купалы Национальной академии наук РБ, начальник главного идеологического управления Администрации президента, председатель Национальной гостелерадиокомпании, видные музыканты и композиторы.

И ни одного поэта.

Про поэтов — это мы так, к слову, хотя многие не исключают, что Беларусь вознамерилась пойти по пути России, которая на старую мелодию наложила новые слова и таким образом получила полноценный гимн. В частности, в интервью БелаПАН член «гимновой» комиссии художественный руководитель Государственного академического народного оркестра Беларуси им.Жиновича, ректор Белорусской академии музыки Михаил Козинец не исключил такой возможности.

Напомним, что вопрос создания нового гимна Республики Беларусь обсуждался депутатами Верховного Совета 12-го созыва еще в 1992–1994 годах. Однако созданная тогда специальная комиссия не пришла к единому мнению. Какой гимн предложит суверенному белорусскому государству новая комиссия, мы узнаем очень скоро. Тем более что на первом заседании были рассмотрены условия проведения конкурса. До 1 апреля общественные организации, творческие союзы и отдельные граждане могут направлять комиссии на рассмотрение свои варианты текста и музыки. Пять наиболее удачных будут записаны в исполнении духового оркестра. Из них и предстоит выбрать новый гимн Беларуси. Впервые он должен прозвучать 3 июля — в День независимости нашей республики.

С вопросом: «Каким должен быть государственный гимн страны?» — мы обратились к известным в стране литераторам, которые в начале 1990-х уже работали в комиссии по созданию Государственного гимна.

**Ольга ИПАТОВА, председатель Союза писателей Беларуси:**

— Гимн страны должен быть не словами для служебного пользования, а написан с любовью к Беларуси. Я думаю, что для писателя любовь — это то качество, которое позволяет ему создавать талантливые высокохудожественные произведения. Если за создание гимна возьмутся бездари, то он будет среднестатистическим.

**— Ольга Михайловна, в свое время Верховный Совет уже утверждал комиссию по созданию белорусского гимна, в которой работали и вы.**

— Да, вместе с Нилом Гилевичем и Анатолем Вертинским. Мы предлагали два варианта гимна: или «Магутны Божа» на слова Натальи Арсеньевой, или «Мы выйдзем шчыльнымі радамі» Макара Кравцова. Последнее произведение, кстати, имеет свою историю, оно уже было гимном, который исполняли на протяжении почти столетия. Он вдохновлял не одно поколение белорусов и тех, кто жил вдалеке от Родины. Я, например, предлагала гимн Натальи Арсеньевой исходя из того, что революционные реалии сегодня вынуждены уступить место более углубленному, интеллектуальному обращению к народу. Но оба эти текста, положенные на музыку, мне представляются самыми приемлемыми и сегодня. Может, по этим соображениям меня не включили в состав новой комиссии. Я считаю, что каждый текст, в котором присутствуют любовь народа, мысли, надежды, — он уже как бы существует в энергоинформационном пространстве и имеет право на жизнь.

**— Почему комиссия не пришла к единому мнению? Ведь время и ситуация работали на демократию...**

— Большинство членов комиссии было не готово к принятию текстов, предложенных белорусской интеллигенцией. Предлагалось множество иных вариантов, но в них мы не увидели того, что можно прочитать и сказать: вот он, гимн Беларуси! Мы как бы разделились на два лагеря, и дело закончилось ничем.

**Нил ГИЛЕВИЧ, народный поэт Беларуси.**

**— Нил Семенович, будучи депутатом Верховного Совета, вы возглавляли комиссию, которая работала над созданием национальных символов независимой Беларуси. Почему в то время не удалось убедить парламент в необходимости принятия нового гимна страны?**

— Люди от правительства сделали все возможное, чтобы не допустить создания такого гимна, который виделся демократической общественности и демократическим деятелям культуры и литературы. В отличие от флага и герба, которые с большим скрипом, но все же удалось принять, с гимном к согласию в законодательном органе страны не пришли. Предлагалось несколько вариантов. Но мнения разошлись, поэтому решили создать комиссию, которую, к моему несчастью, мне же и пришлось возглавить. Текстов, которые могли удовлетворить всех членов комиссии, не оказалось. Пока шла работа, в Верховном Совете в отличие от осени 1991 года, когда были приняты герб и флаг, очевидным стал откат назад. Коммунистическое большинство решило взять реванш: коль упустили из-под контроля ситуацию с гербом и флагом, то с гимном не упустим. Я почувствовал саботаж в Министерстве культуры, в Совмине. Например, когда мы остановились на прекрасном стихотворении Купалы «Маладая Беларусь», которое заканчивается известными строками «Займай, Беларусь маладая мая, свой пачэсны пасаг між народамі!», это соответствовало тому времени. Был объявлен конкурс на музыку к этому тексту, в нем победил композитор Анатолий Богатырев. Это произведение должны были разучить хор и симфонический оркестр, находившиеся в ведении Министерства культуры. Я как председатель комиссии звоню туда, а мне отвечают: то хор на гастролях, то оркестр на гастролях, то руководитель заболел. Обычный саботаж. Я тогда выступил на страницах «ЛіМа» со статьей «А гімн, па сутнасці, ёсць» и назвал стихотворение Арсеньевой «Магутны Божа». Но это был конец 1993 года. В январе следующего года сбросили Шушкевича, который поддерживал это направление. И тогда, повторюсь, полностью обозначился курс коммунистов на реванш: не позволить создать гимн, соответствующий новой, демократической Беларуси. Ну а когда к власти пришел «Великий вождь», все стало понятно и ясно: комиссию ликвидировали, и вопрос закрыли.

**— Теперь создана новая комиссия. Как вы думаете, удастся ли ей прийти к общему мнению?**

— По всему видно, что к старой музыке «Мы, беларусы, з братняю Руссю...» хотят приспособить новый текст. Так не делается. Это — свидетельство эстетической неграмотности, непонимания элементарных вещей. Нельзя соединить музыку, которая несет такие выразительные следы своего времени, сталинской псевдооптимистической эпохи, с современным текстом. К старой музыке можно приставить такой же текст, который был, даже если он будет более грамотным. Скажу одно: если в комиссии не окажется самых лучших поэтов и самых лучших серьезных композиторов, нужный гимн создан не будет. Тем более если заранее дадут установку, каким должен быть гимн. Если этот вопрос будут решать не самые талантливые люди, а просто большие начальники, сделают что-то такое, как в России. В такой гимн я не верю.

**— Нил Семенович, а каким должен быть гимн независимой Беларуси?**

— Лучше, чтобы гимном стала какая-то известная, всенародно любимая песня. Или чтобы он возник как во Франции или в Польше. В какой-то драматический, трагический момент национальной истории рождалась песня, подхваченная всем народом. Должно быть символическое единство гимна с национальным флагом и гербом, чего нынешние белорусские власти не допустят. Значит, гимн будет подгоняться под государственные символы, чтобы удовлетворить сегодняшнюю номенклатуру.

СТРАХОВАНИЕ

# Пока все живы

## тем не менее, чтобы страховой рынок Беларуси стал более стабильным, кто-то должен на нем «умереть»

Отдел экономики

**В прошлом году белорусское правительство решило реформировать страховой рынок через увеличение обязательных нормативов для его операторов. Подавляющее большинство страховых компаний (39) к 1 января 2002 года сумели обеспечить заданные параметры по размеру собственного уставного фонда (Eur 100 тыс.) и продолжают работу. Но страховщики вновь попали в стадию ожидания.**

Одним из этих самых ожиданий является необходимость укрепления стабильности рынка, в том числе и за счет дальнейшего сокращения числа операторов. Многие из последних сил — либо за счет привлечения новых инвесторов, либо за счет увеличения своих вкладов прежними акционерами — сформировали в 2001 году минимальный уставный капитал, который требовало правительство. Сегодня же, как считает, например, генеральный директор ЗСАО «Бролли» Виктор Лаврусенко, необходимо, чтобы на рынке остались мощные компании. *«Потому что неадекватное поведение одной из них, невыплата ею страхового возмещения станет пятном на всем рынке,* — отметил он. — *Нам сегодня нужно почувствовать, насколько увеличились требования, и еще их поднять»*.

Выполнение страховыми компаниями предложенных нормативов еще раз продемонстрировало высокую степень кэптивности (т.е. привязанности к определенной структуре) белорусских операторов. *«То, что у нас осталось 39 компаний, удивляет и одновременно радует. Это говорит о том, что даже те компании, которые внешне кажутся некэптивными, на самом деле являются таковыми. Раньше мы их просто не распознавали»*, — сказал Виктор Лаврусенко. По его мнению, на сегодняшний день на белорусском рынке действует 10–15 классических страховых компаний, а все остальные относятся к кэптивным структурам. Среди последних есть достаточно мощные и профессиональные компании, но большинство из них представляют собой небольшие структуры с небольшой клиентской базой. Они решают конкретные, но довольно узкие задачи.

Оценивая итоги работы страховых компаний Беларуси в 2001 году, эксперты отмечают: при том, что значимых событий на рынке не происходило, большинство лидеров сумели увеличить объемы продаж своих услуг. В основном за счет увеличения охвата по обязательному страхованию гражданской ответственности. Новых ниш за это время на рынке не появилось. По-прежнему очень мало страхований имущества. Этот вид услуги существует только на полуобязательных мерах по страхованию залогового оборудования берущих кредиты предприятий. Никак не развивается в республике и страхование жизни. Правда, в 2001 году были сделаны определенные подвижки в этом направлении. К настоящему моменту подготовлен проект декрета президента о разрешении осуществления такого вида страхования за валюту. Он прошел первые стадии согласований в Совете по страхованию при правительстве и сейчас направлен в Администрацию президента. Однако, как отмечают сами страховщики, им предстоит еще много сделать, чтобы решить глобальную проблему недоверия населения к финансовым институтам.

В конце прошлого года была проведена серьезная работа по внедрению в Беларуси добровольного медицинского страхования. Даже подготовлен проект декрета президента, в соответствии с которым предприятиям разрешается относить на себестоимость платежи за медицинские страхования. Реализация положений этого документа, как предполагается, позволит развивать медицинский сервис и одновременно не оставит внакладе бюджет, теряющий, на первый взгляд, поступления.

Большое значение в плане появления новых ниш отечественные страховщики придают состоявшемуся в прошлом году визиту в Беларусь делегации Лондонского бюро «зеленой карты». В ходе него специальная комиссия оценивала Беларусь как потенциального участника системы «зеленой карты», и белорусское правительство дало необходимые гарантии по вступлению Беларуси в эту европейскую систему. Как считает Виктор Лаврусенко, очень вероятно, что поздней весной или ранним летом Беларусь станет полноправным членом Лондонского бюро и начнет работать в рамках этой системы с 1 января 2003 года. Сейчас, как известно, у нас продается «зеленая карта» (гарантия за владельцев автотранспортных средств) немецких, польских и болгарских страховых компаний. Это приводит к тому, что значительные средства в твердой валюте уходят за рубеж. Белорусские страховые компании, работающие в этом сегменте, получают только комиссию. Правда, вступив в систему, им придется платить и по убыткам. Но, уверен Виктор Лаврусенко, при грамотно построенной системе перестрахования большого риска в этом нет. И в настоящий момент ведутся переговоры по выбору перестраховщика.

Еще одним событием прошедшего года на страховом рынке Беларуси стала ликвидация Комитета по надзору за страховой деятельностью. Вместо него создан соответствующий департамент при Министерстве финансов. Недавно несколько страховых компаний, ранее вышедших из Белорусского страхового союза (БСС), создали альтернативное последнему объединение — Белорусскую ассоциацию страховщиков (БАС). Инициативу по учреждению БАС проявил «Белгосстрах», к которому присоединились еще 15 операторов. Генеральный директор «Бролли», которая также вошла в новое объединение, видит главную задачу БАС выступать в качестве *«интерфейса между государством, органами управления и непосредственно страховщиками»*. *«Все последние годы была определенная конфронтация и противостояние БСС и Комстрахнадзора. Необходимо изменить эту ситуацию и максимально приходить к сотрудничеству, потому как противостояние само по себе ничего не дает. Сегодня как никогда необходима координация усилий страховщиков и правительства»*, — считает Виктор Лаврусенко.

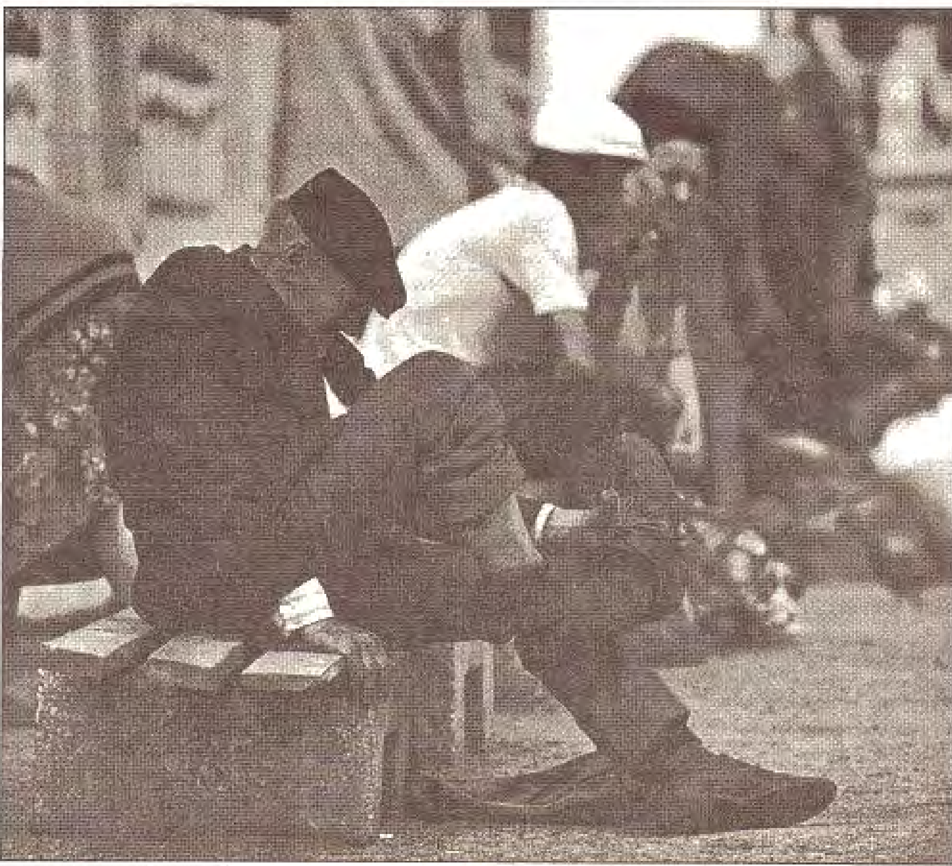
Анализируя главные события, происходившие в прошлом году на страховом рынке Беларуси, нельзя не сказать о его инвестиционной привлекательности. В 2001-м некоторые эксперты прогнозировали приход крупных капиталов из России. Однако, не считая покупки пакета акций ЗСАО «Бролли» «РЕСО-Гарантия» и косвенных пертурбаций акционеров в «Белингосстрахе», произошедших после покупки российского "Ингосстраха" группой Дерипаска—Абрамович, какие-то значительные проекты все-таки не были реализованы. Хотя, по мнению экспертов, интерес российских компаний к страховому рынку Беларуси действительно существует. Но проблема в том, что отечественный рынок уже "четко поделен". Если взять десятку крупнейших белорусских страховых компаний, то их акционерами являются либо иностранные инвесторы (Россия, Германия, Польша, Австрия), либо крупные белорусские акционеры. *«Просто купить компанию, в которую россиянам придется «вколачивать» деньги, неинтересно. А купить крупную компанию «на ходу» невозможно: они либо не продаются, либо их стоимость очень высока»*, — так объясняет ситуацию Виктор Лаврусенко.

ПОДРОБНОСТИ

# Обувной передел

Татьяна ПАСТЕРНАК, Витебск

**Новый оборот приняла ситуация, сложившаяся вокруг старейшего в Беларуси обувного предприятия «Красный Октябрь». Здесь появился еще один потенциальный инвестор.**




Ранее «БДГ» писала, что большие претензии на это акционерное общество имеет фирма «Марко». С подачи Александра Лукашенко она собирается создать на базе «Красного Октября» совместное предприятие. В высшие инстанции уже направлен бизнес-план, согласно которому в СП войдут АО «Красный Октябрь», фирма «Марко» и иностранный инвестор. Казалось, что дело это решенное, тем более что местные власти поддержали проект президента частной фирмы Николая Мартынова обеими руками. Но в Министерстве экономики появилось альтернативное предложение от известной немецкой фирмы «Саламандер», которая готова инвестировать Usd 1,5 млн в реорганизацию «Красного Октября».

Однако немецкую сторону не устраивает, что на одних производственных площадях будут находиться два конкурирующих предприятия — «Марко» и «Белвест» (свое мнение специалисты фирмы «Саламандер» высказали концерну «Беллегпром»). Как известно, «Белвест» был создан совместно с «Саламандер» и арендует помещения «Красного Октября». Иностранные инвесторы предлагают создать новое совместное предприятие — «Белвест-2», которое позволит расширить ассортимент выпускаемой продукции, а также производить детскую обувь.

Немцы готовы произвести модернизацию предприятия, сохранить социальную сферу, рабочие места и ликвидировать задолженность «Красного Октября» перед бюджетом. Кроме того, бизнес-план предполагает в 2005 году реальную зарплату работникам СП в Usd 250.

Именно этот проект Минэкономики считает предпочтительным и предлагает рассмотреть Витебскому облисполкому. По словам специалистов «Беллегпрома», в данном случае столкнулись две ситуации: политическая и экономическая. С одной стороны, личное поручение президента страны Николаю Мартынову взять под опеку обувное предприятие, с другой —экономическая выгода от совместной работы с престижной немецкой фирмой. Как выяснилось, «Красный Октябрь», находясь в долговой яме, по итогам прошлого года принес прибыль в Byb 2 млрд, выпустил около 2 млн пар обуви. Понятно, что концерн «Беллегпром» не хотел бы терять это предприятие.

Сегодня речь идет о том, чтобы рассматривать два проекта на тендерных условиях. Вот только возникает вопрос: что будет главным критерием — интересы экономики или политики.

СПЕЦИАЛЬНОЕ ОБОЗРЕНИЕ «БЕЛОРУССКОЙ ДЕЛОВОЙ ГАЗЕТЫ»

# Автосалон



## ТОРГОВАЯ МАРКА

Японская компания Suzuki обзавелась дилером в Беларуси и имеет самые серьезные планы...

стр. 8

24 января 2002 года

РЕПОРТАЖ

# Модели с детройтского подиума

Юрий ВИТКОВСКИЙ







**В понедельник закрылся автосалон в Детройте. На престижнейшем международном автосмотре в Северной Америке было представлено почти 700 различных автомобилей. Ведущие мировые производители выставили на всеобщее обозрение 45 концепт-каров. Общая стоимость экспонатов превышала Usd 200 млн. Несмотря на то что в этом году на автосалоне было меньше посетителей, чем в предыдущем, организаторы остались довольны.**

По их словам, они не были уверены в успехе мероприятия в связи с событиями 11 сентября и нестабильной экономической ситуацией. Тем не менее показатель посещаемости в этом году был близок к показателю прошлого года (к слову, в 2001 году автосалон посетили 769 714 человек). Рекорд посещаемости был зарегистрирован в 2000 году — примерно 802 тыс. человек.

Один из старейших в мире автомобильных салонов ведет свою историю с 1907 года. Лишь во время Второй мировой войны производители автомобилей не собирались в Детройте, чтобы показать свои последние достижения.

### Chrysler

Одним из наиболее интересных автомобилей, представленных на автосалоне, можно назвать 2004 Chrysler Crossfire, который понравился большинству посетителей и дизайном, и внутренним содержанием. Она собирается в Германии и не уступает в качестве спортивной модели Mersedes SLK, при этом используется 3,2-литровый двигатель Benz мощностью 215 л.с.

В Детройте Chrysler также представил новый универсал Pacifica, который скоро планируется запустить в серийное производство. Спортивный универсал получил довольно-таки европейскую внешность, в отличие от других автомобилей марки. Сзади он очень похож на автомобили семейства BMW, а спереди — на Mercedes. Под капотом у Chrysler Pacifica расположен 3,5-литровый двигатель. Также в стандартной комплектации будет полный привод.

### Ford

Американский концерн Ford представил в Детройте концептуальный мини-грузовик F-350 Tonka. Его тут же прозвали «Великаном» (Mighty). В траке соединены мощь, высокая проходимость, надежность, комфортабельность и при этом учтены традиционные требования американцев к тому, как должна выглядеть подобная машина — открытый кузов, широкие колеса, кабина, рассчитанная на 2–3 человека. Примечательно, что F-350 разрабатывался при участии военных. Его модификации в ближайшее время будут серийно выпускаться и для армии, и для гражданского населения.

Концерн также решил возродить спортивный легендарный автомобиль GT40 (*на фото сверху*). Посетители Детройтского салона получили возможность полюбоваться современным вариантом GT40, который прославился в 60-х годах прошлого века. Эта модель до сих пор считается одной из самых удачных в своем классе. Новый GT40 немного длиннее, оснащен более мощным двигателем — 500 л.с. Зато салон, включая приборную панель и сиденья с вентиляцией, полностью стилизован под «старину». Эксперты считают, что американский концерн вряд ли запустит эту машину в серийное производство, но предполагают, что Ford разрабатывает аналогичную модель и появление GT40 в Детройте является началом рекламной кампании.

### Mercedes

Повышенную проходимость внедорожника и удобство седана соединил в себе Mercedes GST (*на фото снизу*). Это фактически новый тип автомобиля. Полноприводный, многофункциональный, соединяющий в себе практичность и вместимость минивэна, повышенную проходимость внедорожника и удобство седана. Он оснащен мощным двигателем (360 л.с.) с 8 цилиндрами и объемом 5,5 л. Автомобиль способен достичь скорости 100 км/ч менее чем за 7 секунд. Это при его-то весе и размерах! Динамичный силуэт кузова со стеклянной крышей, четыре боковые двери, открывающиеся до прямого угла и пятая — задняя, которая позволяет шести пассажирам свободно входить и выходить, — этот роскошный автомобиль появится в продаже через два года.

### Maserati

Легендарная итальянская компания Maserati подготовила интересную новинку — купе Maserati 4300 GT Coupe, которое сменит в производственной линейке компании модель 3 200 GT. Новинка оснащается 4,3-литровым двигателем V8 мощностью 390 л.с., который впервые появился на обновленном Maserati Spyder. С новым мотором купе ускоряется до 100 км/ч всего за 4,9 с, а его максимальная скорость достигает 285 км/ч. Комплектоваться двигатель будет либо механической 6-скоростной КПП, либо «полуавтоматом» Ferrari. Предполагаемая стоимость — порядка Usd 91 тыс., что почти на Usd 7 тыс. больше, чем цена модели-предшественницы. В продаже новинка появится к середине будущего года.

Всего четыре месяца понадобилось американской фирме Pontiac, чтобы из грубого эскиза сотворить рабочую модель своего концепта Solstice. Новый Pontiac оборудован 2,2-литровым двигателем мощностью 220 л.с., а также 6-скоростной коробкой передач. Pontiac Solstice ориентировочно будет стоить Usd 24,3 тыс. и пополнит ряд концептуальных автомобилей концерна: Chevrolet SSR и Cadillac XLR.

### Chevrolet

Стильный кабриолет Chevrolet Bel Air решен в стиле классических американских автомобилей середины 50-х. Просто большой американский кабриолет. Огромные фары вкупе с объемной радиаторной решеткой, выполненные по современным канонам, как это ни абсурдно, придают консервативную стилистическую окраску автомобилю. В салоне автомобиля комфортно и шикарно. Под капотом у Bel Air расположен новый 5-цилиндровый двигатель мощностью 315 л.с.

### Dodge

Концептуальный Dodge M80 — великолепный пикап для активных молодых людей. Простой дизайн, состоящий из незамысловатых плавных линий и граней, тем не менее изящен и придает автомобилю агрессивность и мощность, которые так ценят молодые люди, ведущие активный образ жизни.

Окончание на стр. 8

АВТОБАН

## Будущий киногерой



Компания Lexus представила на автосалоне в Лос-Анджелесе свой новый концептуальный автомобиль, специально разработанный для съемок в фильме Стивена Спилберга. Двухместное спортивное транспортное средство было спроектировано и разработано в калифорнийской дизайнерской компании CTEK. Новый фантастический фильм, главную роль в котором сыграет Том Круз, будет называться Minority Report («Особое мнение»). Картина выйдет на экраны летом 2002 года.

## Роскошь по-американски



Компания Lincoln представила свой взгляд на то, как должен выглядеть роскошный автомобиль «по-американски» — новый концепт-кар Continental. В его дизайне черты автомобилей марки Lincoln (в частности, открывающиеся в разные стороны двери) сочетаются с современными представлениями о качестве отделки и пространственного решения интерьера современного автомобиля. Дизайн разрабатывался группой дизайнеров под руководством Джерри Макговерна. Основная концепция: попытка максимально увеличить внутреннее пространство автомобиля.

## Самый мощный родстер SL



Известное тюнинговое ателье AMG, специализирующееся на доводке автомобилей Mercedes, представило самую мощную модификацию родстера SL 55. Главной его изюминкой является двигатель — новейший 5,5-литровый V8 мощностью 476 л.с. с максимальным крутящим моментом 700 Нм при 2 650 об/мин (рекорд для подобных двигателей). Родстер разгоняется с места до 100 км/ч за 4,7 с. Из внешних отличий выделяются новые бамперы от AMG и хромированные элементы кузова. Интерьер дополняют спортивные сиденья, алюминий в отделке приборной панели и красные педали.

## Занимайте очередь за Hummer'ами



Представители General Motors объявили, что внедорожник Hummer H2 появится в салонах дилеров уже летом 2002 года. Напомним, что хотя H2 и меньше своего громадного «брата» Hummer H1, он все равно относится к верхнему сегменту SUV. Колесная база автомобиля — 3 118 мм (у «большого брата» H1 — 3302 мм), ширина без зеркал заднего вида — 2 062 мм (у H1 — 2197). Шестилитровая бензиновая «восьмерка» Vortec мощностью 325 л.с. комплектуется 4-скоростным «автоматом». Ориентировочно машина будет стоить порядка Usd 50–55 тыс.

## Подарок к юбилею



Вскоре исполняется 50 лет правления английской королевы Елизаветы II. По этому случаю компания Bentley решила преподнести Ее Величеству в подарок новый Bentley State Limousine, выпущенный в единственном экземпляре специально для королевы и герцога Эдинбургского. Интересно, что это первый Bentley в гараже Ее Величества за последние 50 лет — до него члены королевского семейства пользовались лимузинами марки Rolls-Royce. Одной из главных особенностей Bentley State Limousine является конструкция задних дверей, которые открываются против движения, как у старинных авто. Для удобства Ее Величества двери устроены таким образом, чтобы королева могла выпрямиться в полный рост, прежде чем ступить на землю. Лимузин будет готов к маю 2002 года; тогда же появятся и другие технические подробности его конструкции.



РЕПОРТАЖ

## Модели с детройтского подиума

**Окончание. Начало на стр. 7**

Интерьер автомобиля выполнен тоже в простом стиле. На доске приборов — только необходимая информация: спидометр, тахометр, управление аудиосистемой и климат-контроль — вот и все. Под капотом расположился 3,7-литровый двигатель мощностью 210 л.с. Планов по запуску в серийное производство пока нет, хотя представители компании подчеркивают, что рынок нуждается в таких автомобилях.

**Toyota**

Самая популярная в США японская автокомпания тоже не обошла вниманием молодых водителей, представив Concept Coupe Crossover. Концепт-кар продолжает линейку автомобилей, представленных еще на Токийском автосалоне прошлого года, нацеленных на людей активного образа жизни. Именно так, по утверждению представителей компании, будут выглядеть универсалы в будущем. Это очередной «гибрид», сочетающий функции хэтчбэка, компактного автомобиля и универсала, довольно уверенно себя чувствующий на «мелком бездорожье».

**Volkswagen**

Германский автогигант показал интересную концептуальную разработку Magellan (*на фото*). Концепт, названный в честь известного исследователя Магеллана, сочетает в себе черты разных автомобилей — минивэна, внедорожника, универсала. Автомобиль очень интересен с точки зрения дизайна. У него нет строго выраженного бампера, что для внедорожника практически немыслимо. Бампер плавно интегрирован с решеткой радиатора, так что нет четкого разделения. Очень органичны на этом фоне блок передних фар и воздухозаборники. Задняя часть кузова выполнена в не менее изящной форме. Узкое заднее стекло и большие фонари, спрятанные под общим прозрачным колпаком, смотрятся непривычно. Стоит отметить и такой нюанс, как сильный наклон лобового стекла, большой дорожный просвет и оригинальный багажник на крыше. Внутри автомобиля создается впечатление простора и легкости. Недаром при проектировании были заимствованы идеи интерьера орбитальной космической станции. Интересна передняя панель — все приборы на ней закреплены на стальном стержне длиной 1,1 метра и могут свободно перемещаться от водителя к пассажиру. Помимо этого, автомобиль оснащен навигационной системой с функцией GPS, которая может использоваться и вне автомобиля. LCD-монитор расположен прямо на рулевом колесе. Автомобиль может вместить шестерых. VW Magellan оснащается двигателем W8 мощностью 275 л.с., а также системой полного привода и пневмоподвеской.

**Jeep**

Концепт Jeep Compass (*стр. 7, на фото в центре*) представляет собой городской кар, сочетающий в себе черты, присущие раллийным автомобилям. Как и раллийные автомобили, 2-дверный Jeep Compass оснащается полноприводной трансмиссией, имея маленькую колесную базу. Под капотом концепт-кара установлен 3,7-литровый двигатель PowerTech V6. Интерьер автомобиля выполнен во внедорожном духе. Одно присутствие компаса на панели приборов говорит о многом. Несмотря на всю показную мощность, Jeep Compass является прежде всего городским автомобилем, поэтому четверым пассажирам, разместившимся внутри автомобиля, предоставляется максимум комфорта.

**Cadillac**

Фактически производственной версией концептуальной разработки Cadillac Vizon, представленной на автошоу в Детройте в январе прошлого года, стал Cadillac SRX. При его разработке специалисты General Motors делали упор на удобстве пассажиров и высоком комфорте движения. Следуя популярным сейчас тенденциям, Cadillac SRX объединил в себе качества сразу трех автомобилей — управляемость седана, вместимость универсала и внедорожные возможности SUV. Технические детали серийной модели пока не сообщаются, но концептуальная версия автомобиля оснащалась системой полного привода StabiliTrak и адаптивной системой подвески. Под капотом у Cadillac Vizon находится 4,2-литровый двигатель V8 мощностью 300 л.с.

Ну а лучшим автомобилем выставки был признан Cadillac Cien. Впрочем, он не ограничился этой наградой и еще получил звание «Лучший автомобиль с точки зрения дизайна» и приз за лучший дизайн концепт-кара. Nissan Quest признан победителем в номинации «Лучший дизайн интерьера», а Lamborghini Murcielago победил в категории «Лучший дизайн автомобиля для серийного производства». Награда «Лучший концепт-кар» досталась Jeep Compass. В номинации «Наиболее выразительный в технологическом плане дизайн» лучшим был признан GM AUTOnomy концерна General Motors.

РЫНОК

# Статистику не обманешь

## А Peugeot, похоже, не остановишь

Олег ЗВЕРЕВ

**В прошлом году «Автосалон» немало внимания уделил деятельности французской компании Peugeot. Назвать случайным это нельзя, поскольку и в других автомобильных изданиях Европы и мира частота упоминания Peugeot была едва ли не самой высокой. За последние несколько лет эта старинная французская марка смогла вернуть себе прежние высокие позиции и подняться на уровень, которого не достигала уже не один десяток лет.**

Распространенный недавно официальный пресс-релиз по итогам работы компании за 2001 год подтверждает тенденции, о которых пишет вся автомобильная пресса — Peugeot растет как в глазах потребителей, так и в денежном измерении.

Итак, самая главная цифра по итогам года — рост мировых продаж автомобилей Peugeot на 13,3%. Всего на автодорогах нашей планеты стало на 1 899 000 автомобилей Peugeot больше, чем числилось на 31 декабря 2000 года. Напомним, что по итогам 2000 года аналогичный показатель был 10,8%, и тогда он казался чуть ли не запредельным на фоне общего снижения конъюнктуры на мировом автомобильном рынке.

Во многом, как отмечают представители Automobiles Peugeot, таким успехом компания обязана активному развитию сети коммерческих представительств компании и освоению новых рынков. Особое внимание уделялось унификации работы представительств в разных регионах мира по единому стандарту Peugeot (яркий пример — система Service Peugeot, о которой мы подробно писали в декабре 2001 года). Именно качеству работы дилеров в этом году компанией уделялось особое внимание. Сегодня представительства Peugeot работают по всему миру — от Скандинавии до Южной Африки. Нет пока автомобилей известной французской компании только на американском рынке. Но причина этого в том, что, похоже, именно европейские автомобильные стандарты становятся мировыми и американский рынок постепенно тоже начинает следовать им в отдельных своих разработках. Появится ли Peugeot в Северной Америке, в компании пока не говорят. Тем более что резервы остальных мировых рынков пока далеко не исчерпаны.

Теперь немного подробнее о статистике продаж. В 2001 году в Западной Европе было продано 1 484 тыс. новых Peugeot, что на 9,8% больше, чем в 2000 г. На остальных рынках было продано в совокупности 415 тыс. автомобилей, что на 28,1% больше, чем в 2000 году. Кстати, за последние 4 года продажи Peugeot на рынках за пределами Западной Европы выросли более чем вчетверо и сегодня составляют 22% мировых продаж компании.

Производство также выросло по отношению к 2000 году на 11,4% и составило 1 909 тыс. автомобилей. При этом, что особенно показательно, дизельные автомобили составили 45% в общем объеме выпуска.

Особенно показательны цифры роста продаж Peugeot в сравнении с показателями развития всего рынка. Так, например, в Западной Европе (17 стран) рынок легковых и коммерческих автомобилей за 2001 год вырос всего на 0,3%, тогда как продажи Peugeot — на 9,6%. При этом сегодня автомобили этой французской марки занимают 8,7% европейского рынка. Рынок коммерческих авто в Западной Европе вообще упал на 3,5%, при этом коммерческие автомобили Peugeot в 2001 году продавались на 7% активнее, чем в 2000-м.

Наибольший успех пришелся на долю чисто европейских автомобилей моделей 206 и 307. Избранная «Европейским автомобилем года» 307-я всего за 8 месяцев (запуск в продажу был осуществлен в апреле) разошлась тиражом в 188 тыс. экземпляров и уже занимает 1,3% европейского рынка, а 206-я в этом году почти догнала лидера по продажам VW Golf — было продано около 633 тыс. машин, что всего лишь на 14 тыс. меньше, чем VW Golf. Аналитики предсказывают скорую победу 206-й над VW Golf при сохранении темпов роста популярности 206-й. Среди стран Западной Европы наиболее ощутимого роста продаж Peugeot добилась в Дании (15,9%), Испании (11%), Португалии (10,1%), хотя на всех рынках прирост составлял не менее 5%. Исключением стал только рынок Германии — по вполне понятной причине. Впрочем, даже в Германии автомобилям Peugeot принадлежит 4% рынка.

Среди прочих мировых рынков особенно выделяется Латинская Америка, в которой продажи Peugeot в минувшем году подскочили на 40–55%, а в Мексике — и вовсе на 88%.

В странах Центральной, Восточной Европы и Средиземноморья также отмечен рост продаж на 9,2% (были проданы 141 тыс. автомобилей). Наиболее активным рост был в Польше (31%), Словакии (47,7%) и Словении (16,3%). В странах Средиземноморья особая роль отводится рынку Турции — здесь рост продаж составил 71%.

Удивили в 2001 году и страны Балтии — там продажи подросли на 47%.

Впервые в своем официальном отчете Peugeot выделяет рынок России. И не случайно: за минувший год продажи выросли с 1 450 до 4 750 автомобилей, т.е. на 227%. В абсолютных цифрах продажи пока не очень впечатляют, однако рост рекордный. Французы объясняют его совершенствованием работы дилерской сети (в одной только Москве сейчас работает три дилера Peugeot). Кстати, минувший год стал рекордным для Peugeot и в Беларуси — количество официально зарегистрированных новых автомобилей этой марки за год выросло на 53%, а Peugeot 307 стал «Лучшим автомобилем 2001 года» по итогам конкурса «БелАвто».

Итак, пока Peugeot прочно удерживает лидирующие позиции по темпам роста продаж на подавляющем большинстве рынков. В некоторых странах (Литва, Эстония, Болгария, Дания) Peugeot уже занимает первое место по количеству проданных машин среди всех марок.

Ну, а каковы планы французской компании и ее дилера в Беларуси, мы непременно расскажем в следующих выпусках.

ВЫСТАВКИ

# Брюссельскому дефиле — 100 лет!

Юрий ВИТКОВСКИЙ

**Международный автосалон, проходящий в Брюсселе, в этом году празднует свое 100-летие, хотя показ проводится «всего» в 80-й раз. Ожидается, что просторные павильоны в Брюсселе за 10 дней работы выставки посетят более 800 тыс. человек.**



Концерн DaimlerChrysler приурочил к Брюссельскому автосалону официальную презентацию нового поколения Mercedes E-класса. Впервые машины этой серии появились в 1995 году. Их популярность позволила компании вложить большие деньги в разработку следующего семейства. Новые машины сохранили фирменные черты предшественников — четыре овальные фары и треугольные задние фонари. Но теперь машины стали просторнее и выглядят стремительнее. Из технических новшеств используется электронное управление тормозной системой и пневматическая подвеска. Отличаются Mercedes'ы E-класса современными двигателями. Используются две бензиновые и две дизельные модификации. Их мощность варьируется от 177 до 260 л.с. В продаже такие машины появятся уже этой весной.

Французская компания Renault привезла в Брюссель свою суперновинку Talisman (*на фото*). Пока этот автомобиль считается концептуальным, но его появление в серийном производстве не за горами. Прежде всего поражает революционный дизайн машины. Talisman — 4-местное купе с дверями-крыльями, длина которых — почти 2,5 метра. Они открываются вертикально вверх. Кресла из красной кожи удовлетворят самых капризных владельцев. Три видеокамеры, включающиеся голосовой командой, обеспечивают водителю панорамный обзор. Изображение выводится на монитор. Чтобы открыть Talisman, ключи не нужны. Машина сама гостеприимно распахивает двери при виде хозяина. Сенсоры, узнающие владельца, спрятаны под крыльями.

Стенд компании Opel привлекал внимание посетителей, прежде всего, автомобилем Signum 2. Сразу нелегко определить тип кузова этой машины. Создатели предпочли назвать его «вагон-купе», так как он обладает вместительностью комби и комфортабельностью спортивных моделей одновременно. Он оснащен двигателем V8 с системой прямого впрыска и мощностью 305 л.с. Этот автомобиль буквально напичкан электроникой. Есть два экрана для водителя, чтобы он имел полное представление о работе всех узлов своей машины и ситуации на дороге. Пассажиры смогут развлекаться, просматривая в пути DVD-диски. Бортовой компьютер имеет выход в Интернет. Нет привычного кондиционера: вентиляцию осуществляют скрытые в разных местах кузова мини-приборы. Рулевое колесо напоминает по форме штурвал самолета и также утапливается в приборную панель. Но главной отличительной чертой новинки являются керамические тормозные диски, которые в два раза легче обычных стальных и отличаются повышенной прочностью. Создатели утверждают, что они не нуждаются в замене.

А вот любители дорогих автомобилей не отходили от стенда английской компании Jaguar, которая привезла в Брюссель новенький седан S-Type. Машина оснащена мощным двигателем в 400 л.с., который позволяет достичь скорости 100 км/ч всего за 5,3 секунды. Специалистам компании пришлось искусственно ограничивать максимальную скорость, развиваемую автомобилем, до 250 км/ч. У S-Type 6-скоростная автоматическая коробка передач, активная подвеска, управляемая с помощью компьютера, и система курсовой устойчивости. Все эти технические новшества прекрасно сочетаются с привычными для этих машин роскошью — кожаными сиденьями, деревянной обшивкой дверей. В продаже автомобиль появится уже весной. Ориентировочная цена базовой модели — Usd 66 тыс.

ТОРГОВАЯ МАРКА

# Японский революционер

*Революционный держите шаг...*
*А.Блок*
*Сила зверя в его инстинктах.*
*Дерсу Узала*

Виктор АЛЕКСАНДРОВ

**Итак, решительнейшим образом провозглашаем, что революция от Suzuki 2001 года наконец свершилась!**

И если поначалу это было не столь очевидно, то сегодня уже можно говорить именно о революции — настолько ощутимы ее результаты.

А ведь как идиллически спокойно было на автомобильном рынке среднеразмерных внедорожников! Тишь да гладь... Все заранее поделено, все сегменты рынка распределены, все совершенно предсказуемо. И тут — эти неугомонные Suzuki!

**Как славно все когда-то начиналось...**

Первый проект по разработке и производству легковых мини-автомобилей был начат под руководством основателя компании Мачио Сузуки в 1937 году, и к 1939-му несколько компактных автомобилей опытного образца были готовы. Эти первые транспортные средства были оснащены современным четырехтактным четырехцилиндровым двигателем с жидкостным охлаждением.

Однако полноценным началом производства автомобилей можно считать 1958 год — в этом году на рынок был выставлен грузовик Suzukilight TL.

К 1970 году инженеры Suzuki предложили потребителю серию полноприводных мини-автомобилей, а уже к 1974 году начался экспорт автомобилей Suzuki.

В 1984-м производство полноприводных автомобилей достигает отметки 500 тысяч.

Таким образом, компания Suzuki Motor Co. Ltd. стала известна во всем мире как японская фирма по производству малолитражных и компактных автомашин, в том числе и автомобилей повышенной проходимости.

Большинству из тех, кто слышал о марке Suzuki, известен автомобиль Grand Vitara — флагман компании, специализирующейся на выпуске мини-автомобилей. Невзирая на «подростковые» размеры, именно этот внедорожник трижды подряд побеждал в международных соревнованиях по преодолению бездорожья в Квинстауне (Новая Зеландия). Надо добавить, что трасса представляет собой жидкую грязевую кашу протяженностью 14,5 км, а перепад высот на протяжении этого «милого» соревнования составляет 1 740 метров.

Совсем немногие вспомнят легковые автомобили Suzuki — Swift и Baleno, и уж и вовсе мало кто знает Alto — самую маленькую модель, которая, как и все модели Suzuki, приспособлена для наших дорог и климатических условий. Восполним информационный пробел.

Swift — значит «быстрый». И правда, автомобиль проверен в плотном городском потоке, хорош своей маневренностью и легкостью управления, а выехав на шоссе, вы поймете, почему же он Swift, — ведь максимальная скорость 165 км/ч и мощность 85 л.с. тяговитого двигателя




объемом 1 298 куб.см сделают вашу дорогу приятной, быстрой и захватывающей. Кстати, расход топлива по трассе составит менее 5 литров на 100 км!

Взгляните на Suzuki Baleno — и вы сразу почувствуете, что созданная этой машиной атмосфера утонченности выражает ваш неповторимый жизненный стиль и подчеркивает яркую индивидуальность вашей личности. Сочетание комфорта и безопасности приятно удивит вас, придаст уверенности, с элегантной легкостью и без малейших усилий решит транспортные запросы. А версия с постоянным полным приводом дает особое ощущение от управления Baleno и в условиях интенсивного летнего городского движения, и на головокружительно скользкой зимней дороге.

И все же особого внимания заслуживает модель 2001 года Grand Vitara XL-7 — ведь именно этот автомобиль стремительно ворвался на наш рынок, основательно потеснив своих одноклассников.

Полноценный внедорожник рамной конструкции, имеющий 7 мест, комплектуемый мотором V6 и автоматической КПП, в топ-версии XL-7 с индексом LTD поставляется к нам с кожаным салоном, кондиционером и круиз-контролем.

Он беззастенчиво хорош собой — стройный силуэт подчеркнут «мускулистыми» обводами арок, а мощный, 173-сильный мотор, бархатный звук которого едва уловим внутри салона, превращает XL-7 на дороге в истинного атлета — стремительного и грациозного.

Стоит ему оказаться вне дороги, и он изумит вас магическим превращением в цепкого и хваткого скалолаза, с которым не страшны капризы бездорожья.

В роли вашего ангела-хранителя выступит подключаемый в движении на скорости до 100 км/ч полный привод, ведь именно он защитит вас на скользкой и заснеженной дороге, а на бездорожье удвоит ваши силы рядом пониженных передач.

Кстати, о надежности. Suzuki, как и в Европе, поддерживает в Беларуси гарантийные условия на свои автомобили 3 года, или 100 тысяч км пробега. И разумеется, в полной мере вы насладитесь плодами цивилизованного сервисного обслуживания при обслуживании в сервисном центре Suzuki от «ЮКОЛА-Сервис».

Впрочем, стоит взглянуть на эти и другие модели в автосалоне от «ЮКОЛА-Сервис» по ул. Кульман, 33а, обсудить их достоинства с опытными продавцами-консультантами и почувствовать себя уютно и безопасно внутри этих автомобилей.

SUZUKI *надежны, как меч самурая.*

Звоните по тел. 268-61-71 и приезжайте к нам!

НЮАНСЫ

# Взгляни на автомобиль... по-китайски

**В Китае, как известно, пишут иероглифами, причем не только свои китайские слова, но также и заимствованные из чужих языков — в том числе автомобильные марки. При этом иероглифическая транслитерация, передающая — по возможности точно, но тем не менее из-за фонетических различий довольно приближенно — звучание заморского наименования, порой приобретает довольно комичный смысл, который, разумеется, легкодоступен только самим китайцам как носителям языка...**

К примеру, записанное китайскими иероглифами название Alfa Romeo может быть прочитано как призыв «быстро любить», Ferrari — как «способ притянуть доход», а, скажем, Lexus — как «большие претензии». Как видлим, китайские вариации вполне соотносимы с реальностью.

Меньше других искажаются в таком «переводе» японские марки — как-никак родственный язык: скажем, Mitsubishi (буквально — «три алмаза») так и будет — «Три острых угла». Зато BMW оборачивается «Драгоценным конем», Renault — «Величественным драконом», а Plymouth — «Благородным ветром». Сочетание слов, соответствующее престижной марке Cadillac, оказывается разочаровывающе-прозаичным, хотя и метким: «особо высокая прибыль». Volvo по-китайски — «богач», Volkswagen — «счастливец», а Porsche — вообще целое изречение, этакая восточная мудрость: «Гарантирующий всегда выигрывает».

При таких интересных значениях названные автомобили в Китае и вовсе могут обойтись без рекламы.

*По материалам NTVRU.com*

ИТОГИ

# Десять лучших

**Американский журнал «Форбс» известен своими списками самых богатых людей планеты, самых влиятельных корпораций и детальным анализом мировой экономики. Но его специалисты уже не раз доказывали, что отлично разбираются во многих других вопросах.**

«Форбс» назвал десять лучших автомобилей уходящего года. Машины-претенденты были распределены по группам в зависимости от стоимости, типа кузова и мощности двигателя. Учитывались также надежность, скоростные качества, комфортность.

В категории «Лучший седан стоимостью Usd 20–30 тыс.» первое место досталось новинке из Японии Nissan Altima. Модель, оснащенную двигателем V6 мощностью 240 л.с., в Америке можно купить за Usd 22 350.

Среди седанов подороже (Usd 30–40 тыс.) не оказалось равных BMW 330i.

Volkswagen Bora был назван лучшим спортивным универсалом стоимостью до Usd 25 тыс. Германский автомобиль обошел американского и японского конкурентов — Ford Focus Wagon и Mazda Protege 5.

Среди дорогих универсалов победил «Ауди-S4-Авант» (Usd 41 тыс.).

Надежный Toyota Highlander завоевал первую ступеньку среди внедорожников, цена которых не превышает Usd 30 тыс. А Mercedes-Benz ML55 AMG с двигателем мощностью 342 л.с. — лучший среди джипов класса «люкс». Но «Форбс» предупреждает, что у «Мерседеса» в 2002 году появится серьезный соперник в лице модифицированного BMW X5.

В классе GT лидерство захватил обновленный родстер Mazerati Spider. Конкуренцию ему пытались составить BMW Z8, Jaguar XKR и Ford Mustang.

А лучшим спортивным автомобилем года «Форбс» считает новинку от Aston Martin. Купе Vanquish за 10 секунд разгоняется до 160 км/ч.

Среди т.н. «заряженных» машин (различные версии серийных моделей) первое место получил японский автомобиль Subaru Impreza WRX.

В категории «Лучшие проекты будущего года» участвовали модели, заявленные их разработчиками на различных автошоу в течение прошлого года. Самые большие надежды среди таких автомобилей «Форбс» возлагает на Pontiac Vibe.

НОВОСТИ СНГ И БАЛТИИ

## Решение о повышении пошлин отложено

Премьер-министр РФ Михаил Касьянов отложил принятие решения о повышении пошлин на подержанные иномарки. На совещании, которое состоялось в прошлую среду по вопросу об увеличении таможенных пошлин на подержанные импортные автомобили в возрасте от 3 до 7 лет и старше 7 лет, Касьянов заслушал результаты рассмотрения этой проблемы на правительственной комиссии. Отложив принятие решения, отметили источники, премьер затребовал дополнительные расчеты.

## ГАЗ продолжает поставки в Иран

До конца января нижегородский автогигант поставит в Иран на сборочное предприятие 500 машинокомплектов. Предприятие по сборке автомобилей марки ГАЗ организовано на производственных площадях промышленной группы Iran Khordo Diesel в пригороде Тегерана. На первом этапе проекта будет освоено производство семи модификаций автомобилей «ГАЗель». В течение 3 лет с начала работы сборочного предприятия планируется выпускать 20 тыс. автомобилей в год.

Реализация совместного проекта ОАО «ГАЗ» и промышленной группы Iran Khordo Diesel началась в 1999 году. Тогда на иранское предприятие было поставлено 20 автосборочных комплектов легких грузовиков семейства «ГАЗель». Но спустя некоторое время из-за технических и финансовых трудностей проект был приостановлен. В августе 2001 года стороны приняли решение возобновить проект.

## Утвержден директор УралАЗа

На первом общем собрании акционеров ОАО «Автомобильный завод «Урал» генеральным директором компании утвержден Владимир Новик (ранее и.о. генерального директора завода), а председателем совета директоров компании избран внешний управляющий ОАО «УралАЗ» Валерий Панов. В состав совета директоров компании вошли семь человек (кроме уже названных): первый вице-губернатор Челябинской области Виктор Тимашов, директор по управлению собственностью ОАО «Автомобильный завод «Урал» Наталья Осокина, исполнительный директор ООО «РусПромАвто» Андрей Константинов, начальник юридического департамента ООО «РусПромАвто» Михаил Барбашов и руководитель бизнеса тяжелых грузовиков ООО «РусПромАвто» Павел Яковлев.

Участники собрания также избрали счетную и ревизионную комиссии. В собрании приняли участие акционеры, представляющие в совокупности более 51% акций предприятия. Напомним, что ОАО «Автомобильный завод «Урал» было создано на базе ОАО «Урал» и входит в состав ООО «РусПромАвто».

## «Обязаловку» примут не раньше весны

Законопроект «Об обязательном страховании ответственности владельцев автотранспортных средств» будет внесен в Госдуму РФ на рассмотрение в третьем чтении в феврале–марте 2002 года. Напомним, что в конце прошлого года данный законопроект был снят с голосования в день рассмотрения. Дело в том, что для осуществления данного вида страхования необходимо создавать принципиально новые страховые объединения (некоммерческие объединения страховых организаций по данному направлению деятельности), и депутаты не до конца разобрались, «что это за объединения».

Вместе с тем осенью 2001 года группа специалистов разработала и внесла в законопроект ряд замечаний, предполагающих, что создаваемые страховые объединения станут саморегулируемыми организациями. На сегодняшний день, по словам одного из инициаторов принятия закона, 8 статей (четверть закона) фактически переписаны заново, законопроект прошел все необходимые согласования, и вероятность того, что он будет принят Госдумой, очень велика.

## ГАЗ сворачивает производство в СНГ

Горьковский автозавод намерен в ближайшее время прекратить сборку своих автомобилей в странах ближнего зарубежья. Об этом на пресс-конференции заявил недавно назначенный новый гендиректор ГАЗа Дмитрий Стрежнев.

Как сообщили на предприятии, действующими производствами за пределами России останутся лишь совместное сборочное предприятие «КрымАвтоГАЗ» в Симферополе, которое будет выпускать грузовики «ГАЗель» и автомобили «Волга», и совместное с иранской компанией Iran Khodro сборочное предприятие. Остальные пять предприятий будут закрыты в течение 2002 года. Причиной такого решения, по словам Д.Стрежнева, является экономическая нецелесообразность сборки автомобилей вне производственной площадки автозавода.

## Введен налог на потребление автомобильного топлива

В Узбекистане вместо налога с физических лиц на автотранспорт с 1 января 2002 года введен налог на потребление бензина, дизтоплива и сжиженного газа. Об этом сообщила пресс-служба Министерства финансов Узбекистана. В сообщении отмечается, что новый налог введен «в целях совершенствования налоговой политики» и удерживается с покупателей топлива организациями, осуществляющими продажу бензина, дизельного топлива и сжиженного газа.

КАЛЕЙДОСКОП

## Видимость на нуле

Почти сутки были перекрыты три шоссе национального значения в районе города Бейкерсфилд (штат Калифорния). Причиной тому стали плохие погодные условия и многочисленные аварии. Редкий для этих мест густой туман поверг в панику десятки водителей. На одной из дорог столкнулись четыре машины, на другой — девять. Но хуже всего дела обстояли на 58-м шоссе, где врезались друг в друга 78 автомобилей! Видавшие виды полицейские утверждают, что не припомнят такой аварии. Кроме легковушек, в общей куче оказались несколько грузовиков с прицепами и тюремный автобус. Итог печален: 1 человек погиб, 15 госпитализированы с тяжелыми травмами. Полиция пока не может восстановить картину событий. А местные газеты считают, что трудно кого-то обвинять, учитывая практически нулевую видимость на шоссе.

## Ярость автомобилиста

В итальянском городе Болонья произошел невероятный случай. Во время парковки велосипедист, пытаясь поставить свое транспортное средство в наиболее выгодное место, нечаянно поцарапал дверь парковавшегося рядом автомобиля. Водитель машины выскочил из салона, размахивая руками и осыпая несчастного велосипедиста ругательствами. Мужчины начали выяснять отношения. В приступе неконтролируемой ярости автомобилист, как бультерьер, вцепился в руку своего обидчика и... откусил ему палец. Свидетели скандала, увидев хлынувшую из руки мужчины кровь, немедленно вызвали скорую помощь. В больнице врачи попытались пришить пострадавшему палец, но, к сожалению, сделать это не удалось. В настоящее время кровожадный водитель арестован. Полицейские рассказали, что задержанный не может объяснить, зачем ему понадобилось полностью отгрызать человеку палец.

## Лиса стала причиной аварии

В выходной день 20-летняя беременная женщина попала в автомобильную аварию в английском графстве Девон. Астрид Оутс ехала в машине с водителем, когда на дорогу выскочила лиса. Чтобы не задавить животное, шофер резко повернул руль, но не рассчитал — вираж получился слишком резким, автомобиль перестал слушаться управления и врезался в деревянный забор. Ограду разнесло в щепки, один из опорных столбиков вырвало из земли. Он пробил лобовое стекло и... вонзился в грудь Астрид! «Я была так напугана, что даже не почувствовала, как кол входит в мое тело! Боль пришла позже. Я ошарашено смотрела на кусок дерева, торчащий из меня...» — вспоминает Оутс. Прибывшим к месту аварии пожарным понадобилось больше часа, чтобы вызволить из разбитой машины беременную женщину. Им пришлось разрезать кузов, а затем отпилить столбик. Только после этого удалось отправить Астрид в больницу. Операция длилась четыре часа. Врачи говорят, что кол прошел рядом с сердцем. К счастью, он не задел жизненно важные органы и будущего ребенка. Более того, медики уверены, что миссис Оутс родит в срок и без каких-либо осложнений. До родов осталось меньше месяца. А водитель, который отделался ушибом плеча, уже находится дома.

## Ливерпульских таксистов обязали не ездить голыми

Многие ливерпульские таксисты огорчены. Теперь им придется кардинально изменить свой имидж. Все, кто когда-нибудь бывал в аэропорту имени Джона Леннона, отмечают, что местные водители ведут себя слишком развязно: без умолку болтают, надоедая пассажирам своими советами и поучениями. Когда количество жалоб на водителей такси стало увеличиваться, руководство аэропорта приняло решение разработать новый кодекс поведения за баранкой. Теперь таксистам не разрешается спорить с пассажирами или нелестно отзываться о других автомобилистах. Водителям также придется тщательно следить за своим внешним видом. Даже во время жары не разрешается обнажать свой торс (раньше на это никто не обращал внимания). Такие меры были приняты, поскольку облик и поведение таксистов портят репутацию известного аэропорта, на строительство которого было потрачено Usd 45 млн.

## Жена Брэда Питта разбила «Ягуар»

Популярная американская актриса Дженнифер Анистон попала в автомобильную аварию. Жена Брэда Питта выезжала на своем «Ягуаре» на знаменитый бульвар Сансет в Лос-Анджелесе, когда в бок ее машины врезался другой автомобиль. Дженнифер, которая была за рулем, пожаловалась патрульному полицейскому на сильную боль, но отказалась ехать в больницу на прибывшей к месту аварии «скорой помощи». Медики не стали настаивать, т.к. 32-летняя актриса пообещала немедленно обратиться к личному врачу. Полиция считает, что инцидент произошел из-за невнимательности одного из его участников. Кто виноват, покажет следствие. Алкоголь и наркотики в деле не фигурируют. Пресс-секретарь Дженнифер от комментариев отказалась. Она лишь подчеркнула, что у Анистон была напряженная неделя. В воскресенье актриса приняла участие в церемонии вручения премии «Выбор народа», где получила награду за свою роль в телесериале «Друзья», а в понедельник отправилась в Юту. Там начался 20-й фестиваль независимого кино «Санденс», организатором и вдохновителем которого является легендарный актер и режиссер Роберт Редфорд. Во вторник ночью Дженнифер самолетом вернулась в Лос-Анджелес, а утром произошла авария.

ЭКЗОТИКА

# Звездные подарки

Юрий ВИТКОВСКИЙ

**Популярные актеры, артисты и музыканты всегда питали слабость к дорогим автомобилям. Одни любили получать их в подарок, другие — дарить...**





*Легендарный Элвис любил «Кадиллаки»: это некоторые из его подарков близким*

Король рок-н-ролла Элвис Пресли был человеком глубоко сентиментальным, и его сентиментальность в полном объеме проявлялась именно на Рождество, которое он предпочитал праздновать в кругу семьи.

Наиболее романтичным было Рождество 1968 года. Все подъезды к своему поместью Пресли распорядился осветить неоновыми лампочками, а перед домом поставить 8 елок высотой 7 м каждая с разноцветными гирляндами. После традиционной трапезы Элвис повел свою супругу Присциллу к одной из елок и посоветовал ей «заглянуть под рождественское дерево». Там стоял завернутый в оберточную бумагу роскошный «Кадиллак».

Распаковав подарок, супруги отправились кататься по Мемфису. *«Они гудели клаксоном, мчались на бешеной скорости по полям и швыряли петарды из окон автомобиля,* — писал биограф Элвиса, его бывший телохранитель Ред Уэст. — *Потом Пресли признался, что давно не испытывал такой эйфории»*.

Не только под Рождество, но и круглый год кто-то любит получать подарки, а кто-то предпочитает их дарить. Интересно, как относятся к презентам звезды и что любят получать в подарок? Однажды в детстве Миша Шуфутинский получил двухколесный велосипед. Будущей звезде подарили его, когда он пошел в первый класс. Радости его не было предела, но в первый же день, еще плохо владея велосипедом, Миша, спускаясь с горки, упал, ударился о руль, потерял сознание и долго ходил с синяком.

Сейчас время другое, изменились и подарки. Теперь Шуфутинскому друзья дарят золотые часы с бриллиантовой россыпью стоимостью в Usd 30 тыс. Сам же Михаил не прочь и своих домашних побаловать. Не так давно певец подарил своей дражайшей супруге одну из последних моделей известной иномарки.

Больше всего подарков в своей жизни Александр Буйнов получил на юбилейном бенефисе, посвященном 30-летию творческой деятельности. А цветов подарили столько, что увозить их после концерта и банкета пришлось на грузовике. Кстати, когда джип с именными номерами *Buinov* отъехал от концертного зала «Россия», машину остановил гаишник. Буйнов приоткрыл окно: «Это же я!» Гаишник отдал честь и произнес: «С днем рождения!».

Умудренная жизненным опытом Лолита Милявская считает, что дорог не подарок, а понимание. *«Если я что-то твердо решу, меня бесполезно переубеждать и удерживать. Второй супруг, прожив со мной долгих 12 лет, так и не понял этого. Когда я ушла, он до того, видимо, был поражен, что подарил мне шикарный «Мерседес» и целый гардероб костюмов, которые я сейчас с удовольствием ношу, поскольку размеры подобраны с точностью до миллиметра»*.

*«Мне всегда дарили много подарков,* — вспоминает легенда отечественной эстрады Эдита Пьеха. — *Но, пожалуй, самый ценный — палехская шкатулка с моим портретом. На крышечке написано: «Эдите Пьехе в день 30-летия от благодарных слушателей». Деньги собирали мои почитатели, а инициатором была Юлия Богословская. Эта женщина была одной из самых преданных моих поклонниц. Она завещала мне свою коллекцию моих пластинок. Их она покупала в двух экземплярах — одну слушала, а другую хранила для меня и моего музея. Она сберегла все билеты на мои концерты, которые купила за 20 лет. Когда я подсчитала, сколько она потратила на них денег, то поняла, что она могла купить себе машину»*.

«Крошке» Боре Моисееву не так давно «обломился» далеко не крошечный подарочек. Проснувшись как-то после новогодней ночи, он увидел рядом со своим домом шикарную машину «цвета ночи» (так он именует темно-синий цвет).

Автомобиль был перевязан серебряной лентой, завязанной бантом на крыше, и усыпан красными лепестками роз. На лобовом стекле под стеклоочистителями была записка, в которой указывалось, что этот подарок предназначен именно артисту, а не кому-то другому. Вместо цифр на регистрационном номере значились четыре английских буквы — *LOVE*. Одна беда, подарок не вмещался в старый гараж Моисеева, пришлось в срочном порядке искать новый.

ТЕНДЕНЦИИ

# Автоиндустрия США планирует перестроиться

**Через 10–20 лет автомобили, оснащенные двигателями внутреннего сгорания, станут в США достоянием истории. Такова цель проекта «Автомобиль Свободы», о котором объявил министр транспорта США Спенсер Эйбрахам.**

В рамках поддерживаемого администрацией США широкомасштабного начинания, которое коренным образом революционизирует транспортную систему в США, три ведущих американских автомобильных корпорации должны будут разработать и внедрить в массовое производство наземные транспортные средства, работающие на электродвигателях. Конкретно речь идет о силовых установках, действующих на основе окисления водорода. Помимо экологической чистоты таких двигателей, США планируют за счет их использования полностью избавиться от зависимости от поставок нефти из-за рубежа. Соединенные Штаты на сегодня потребляют 25% добываемой в мире нефти.

Новая программа заменит инициированный в 1993 году администрацией Билла Клинтона проект «Партнерство за создание нового автомобиля», целью которого было создание экономичного двигателя внутреннего сгорания, потребляющего 3,45 л бензина на 100 км.

О масштабах государственного финансирования проекта создания «Автомобиля Свободы» станет известно в феврале, когда администрация представит свой вариант бюджета. На предыдущую программу государство в общей сложности выделило Usd 1,6 млрд., еще по Usd 1 млрд. ежегодно вносили корпорации «Даймлер-Крайслер», «Дженерал Моторс» и «Форд». Уже к 2004 году три «кита» автомобилестроения США должны начать массовое производство т.н. «гибридных» машин, оснащенных двигателями внутреннего сгорания, но способных передвигаться и на электротяге.

## АВТОАНЕКДОТЫ

Детям до 16 лет смотреть и слушать, как заводят «Запорожец», строго запрещается!

•••

Французская пара едет на машине по Корсике. Полицейский на мотоцикле догоняет их и кричит, что они превысили скорость.
— О, это Жан, — с облегчением говорит муж, взглянув на полицейского. — Сейчас я остановлюсь, и мы все уладим. Мы вместе с ним воевали.
Спустя некоторое время он вернулся, и жена саркастически заметила:
— Судя по твоему лицу, ты сражался с этим Жаном в разных армиях.

•••

— Когда я умру, похороните меня за рулем моего автомобиля.
— Зачем?
— Не было еще такой ямы, из которой я бы не выбрался на своей «Ладе».

•••

— Купил вчера «крутую» машину: 5-литровая, автомат, электроники напичкано, работает бесшумно, 2001 года выпуска, только с Германии привезли, 1,6 тыс. оборотов держит...
— А что за марка?
— Стиралка Bosch...

•••

Если работник ГИБДД не желает брать ваших денег, улыбнитесь и громко передайте привет всем своим знакомым, которые смотрят передачу «Дорожный патруль».

•••

Надпись под знаком «Обгон запрещен»: «Уважаемые женщины, данный знак распространяется не только на машинки красного и черного цвета!!!»

•••

Если гаишник тормозит, не волнуйтесь, а спокойно объясните ему еще раз.

•••

Чем меньше водители понимают, зачем устанавливаются бестолковые дорожные знаки, тем больше гаишников ждут, чтобы объяснить им это.

•••

Столкнулся как-то «Запорожец» с «Волгой» генерала...
В общем, оказался в итоге водитель «Запорожца» контрабандистом, террористом, шпионом...

•••

В кабинет начальника бензоколонки заходит мужик и спрашивает:
— Вам требуются сотрудники?
— Нет, спасибо, у нас полный штат.
— Серьезно?
— Серьезно.
— Ну, тогда пусть хоть кто-нибудь из них зальет мне, наконец, полный бак!!!

ПРОДОВОЛЬСТВЕННЫЙ РЫНОК

# Поделили...

## в 2002 году правительство будет продавать квоты на импорт сырца

Вадим СЕХОВИЧ

**В минувшую пятницу 18 января правительство Беларуси наконец-то подписало постановление об объемах завоза на 2002 год в республику сахара-сырца и его квотодержателях. Не дождавшись этого документа, два из четырех белорусских сахарных заводов уже успели приступить к его переработке. Первым (еще 6 января) это сделал Слуцкий сахарорафинадный комбинат. Вторым 12 января — Жабинковский сахарный завод.**



Irex/ProMedia

*Сладкие горизонты Скидельского завода*

Правда, из постановления неясно, на каких условиях эти два предприятия будут перерабатывать уже поступивший к ним сырец. Дело в том, что правительство внесло в него новый важный пункт: в 2002 году за весь сырец, который в рамках определенной квоты (427 тыс. т) будет поступать на заводы, импортеры обязаны платить в бюджет строго фиксированную на весь сырцовый сезон цену. В соответствии с этим документом она составит Byb 13 тыс. с тонны сахара-сырца. Задумка разработчиков этого дополнения состоит в том, чтобы аккумулированные таким образом средства направить на реконструкцию одного из предприятий — Городейского сахарного завода.

Мнение руководства заводов по этому нововведению пока четко не сформулировано. По словам их представителей, необходимо время, чтобы в каждом отдельном случае просчитать возможные последствия, и, несомненно, нужна практика работы в новых условиях. Например, на Городейском и Скидельском заводах все еще ведется переработка неоприходованных запасов сахарной свеклы прошлогоднего урожая. Как ожидается, эти предприятия подключатся к сырцу в самом конце января или в начале февраля.

Однако некоторые осторожные замечания со стороны представителей заводов уже звучат. Сахарные заводы несколько месяцев в году (осень — начало зимы) работают на белорусском сырье — сахарной свекле, которая поступает на каждый них из собственной зоны. Фактически заводы вынуждены финансировать производителей сахарной свеклы, ежегодно выделяя колхозам довольно значительные средства под приобретение удобрений, химикатов, семян. Более того, предприятия ежегодно выделяют колхозам авансы под будущий урожай, которые составляют до 50% общей цены за собранную сахарную свеклу.

Естественно, чтобы таким образом профинансировать колхозы, своих средств у сахарных заводов не хватает. Они вынуждены из года в год обращаться за кредитами в банки, чтобы дать колхозам авансы, а осенью произвести с ними окончательный расчет. Как раз эта выплата процентов по кредитам и другие расходы предприятий по своему «колхозному довеску» в итоге увеличивают стоимость белого сахара на внутреннем рынке республики, которая сегодня выше, чем в той же России. Переработка сырца, не предусматривающая расходов на содержание колхозов, позволяла до недавнего времени производителям не только погашать кредиты, но и получать прибыль. Особенно если сырец поступал по их собственным контрактам.

Нынешнее нововведение, предусматривающее изъятие из средств завода своеобразного безвозвратного залога на сумму Byb 13 тыс. за тонну сырца, по идее, должно отразиться на возможностях заводов по скорому «разгребанию» своей «свекловичной» кредиторской задолженности. Руководители предприятий все-таки надеялись, что, введя продажу квот, их частично освободят от обязанностей по финансированию колхозов или предложат другую схему. Но правительство не пошло на кардинальные реформы, оставив в этом вопросе все как есть.

В то же время специалисты сахарных заводов признают, что даже при такой дополнительной нагрузке на их бюджеты (Byb 13 тыс.) им по-прежнему выгодно завозить и перерабатывать сырье самостоятельно. Конечно, полагают на заводах, ГТПУП «Белая Русь», которое наряду с ними определено в постановлении как главный поставщик данного сырья в республику, в этом плане оказалось в более выгодном положении — оно ведь не несет затрат на колхозы.

Накануне очередного сырцового сезона «БДГ» достаточно подробно освещала ситуацию, касающуюся предложения «Белой Руси» сконцентрировать в своих руках все объемы завоза сырья в республику. До последнего момента было неясно, кто же победил в этих закулисных играх. Постановление зафиксировало компромиссный вариант: 217 тыс. т отдано заводам, 200 тыс. т — «Белой Руси» и 10 тыс. т — Белкоопсоюзу. Причем заводам (во всяком случае, об этом можно судить по первым контрактам начала этого года) удалось добиться повышения стоимости своих услуг по переработке сырца «Белой Руси» (Usd 67 за тонну, как в Слуцке), а также конкретизировать форму оплаты. Так, если в прошлом году возможен был вариант оплаты услуг в виде готового продукта, то сейчас «Белая Русь» и прочие давальцы платят исключительно деньгами.

Некоторые эксперты усматривают причину таких уступок заводам со стороны «Белой Руси» в ситуации, которая складывается на внутреннем и внешних рынках. А она такова, что внутренний рынок способен «проглотить» не более 300–320 тыс. т сладкого продукта из сырца. С остальными объемами (а это около 120 тыс. т) существуют проблемы со сбытом. И дело здесь не столько в том, что продажа квот приведет к росту стоимости белого сахара (эксперты полагают, что при том уровне платы за квоту, которая заложена в постановлении, этот рост если и произойдет, то окажется несущественным), а в отсутствии внешних рынков сбыта. Как известно, Россия, некогда являвшаяся основным потребителем белорусского тростникового сахара, три года назад закрыла свой рынок для него, мотивируя это *«небелорусскостью»* происхождения данного продукта. А в конце 2001-го примеру России последовала и Украина, которая все эти три года была своеобразной отдушиной для белорусского экспорта. Сейчас заводы совместно с концерном «Белгоспищепром» ищут новые направления экспорта. В качестве одного из них рассматриваются государства Средней Азии. Впрочем, здесь существуют свои проблемы. На и без того достаточно высокую цену белорусского тростникового сахара накладываются высокие транспортные тарифы в этот регион.

БИЗНЕС-УЧЕБА

# Маркетинг – условие интеграции в мировую экономику

Светлана САБИЛО

**25–26 января в Минском международном образовательном центре (пр. Газеты «Правда», 11) состоится 1-я международная конференция «Развитие маркетинга: возможности интеграции в мировую экономику». О программе конференции рассказывает председатель оргкомитета конкурса «Брэнд года», руководитель учебных программ Бизнес-школы Института приватизации и менеджмента (ИПМ), к.п.н., доцент Жанна ГРИНЮК:**



— Программа конференции разделена на две основные части — пленарные заседания и мастер-классы. Первое пленарное заседание откроется выступлениями и приветствиями экспертов международного уровня в области маркетинга. В частности, с докладом выступит такой известный ученый-эксперт как Джузеппе Марелли — профессор Туринского университета. Он сделает очень интересное сообщение относительно того, какие проблемы возникали у предпринимателей Италии в процессе внедрения и изменения стратегий маркетинга на малых предприятиях. Будут рассмотрены проблемы, с которыми сталкиваются эти предприятия в связи с глобализацией, а также пути их решения. Этот опыт весьма полезен представителям белорусских предприятий, потому что барьеры на международном уровне в сфере менталитета, с которыми столкнулись итальянские предприятия, это то, с чем придется работать и нам при выходе на международный рынок. На этом же пленарном заседании выступит Паскуале Ливерани — руководитель международной программы TACIS в Беларуси. Он сообщит, что представляет собой маркетинговое мышление, то есть о философии производителя, концентрирующего внимание в первую очередь на потребностях клиента. Это то, о чем часто забывают белорусские производители. На пленарном заседании выступит также Ульрих Курт — эксперт международной программы ФРГ в странах Центральной и Восточной Европы «Трансформ». У него есть уникальнейший опыт реструктуризации служб маркетинга в странах бывшего соцлагеря и, в частности, Беларуси. Ульрих Курт расскажет, что, по его мнению, является барьером внедрения новых технологий маркетинга на белорусских предприятиях. Выступят и москвичи. В частности, Александр Ижорский из Российской ассоциации маркетинга. Он поделится опытом организационного подхода к решению маркетинговых проблем на российских предприятиях. Все сообщения будут носить прикладной аспект.

**— Какова тематика мастер-классов?**

— Они будут непосредственно приближены к практике и охватят основные динамичные направления, по которым сегодня развивается белорусский маркетинг. Одно из них касается стратегического планирования в маркетинге, то есть того, с чего начинается маркетинг на любом предприятии. Этот мастер-класс пройдет под руководством Михаила Колонтая, ведущего специалиста в области практического маркетинга в Беларуси. Он пригласил к участию белорусских практиков — представителей компании «Дайнова». Руководители ее маркетинговой службы представят очень интересные наблюдения и сведения о внедрении инструментов системного маркетингового анализа в Беларуси.

Не менее интересным будет мастер-класс по клиентингу в деятельности фирмы, который проведет Юлия Иванова, руководитель проектов Бизнес-школы ИПМ. У нее есть весьма интересный опыт внедрения технологий маркетинга, ориентированных на клиента. Эти технологии во главу угла ставят потребности клиента и возможности их реализации. В ходе этого мастер-класса выступят белорусские практики, имеющие соответствующий опыт внедрения.

**— Что ожидает участников мастер-класса «Стратегии и технологии брэндинга», который пройдет под вашим непосредственным руководством?**

— Встреча с представителями российской маркетинговой мысли в области брэнд-менеджмента, в частности, с генеральным директором ведущей консалтинговой фирмы «Дымшиц и партнеры» Михаилом Дымшицем. Выступит также Сергей Солодовник, бизнес-консультант, тьютор Королевского чартерного института маркетинга (Великобритания). Он расскажет о реальном опыте брэндов в России. Наталья Писаренко из Украины сообщит об интересных аспектах, связанных со стратегией брэнда, и поделится уникальным опытом консультирования крупных экономических предприятий Украины.

**— Что еще ожидает участников конференции?**

— Очень интересным будет также мастер-класс, посвященный созданию дилерской сети. Его проведут практики, работающие в этой сфере. В частности, глава представительства торгового дома «Керамин — Северо-Запад» Валерий Железовский. Он расскажет об успешной работе в этом направлении.

Конференция завершится большим пленарным заседанием, на котором в первую очередь будут представлены отчеты по работе мастер-классов. У всех участников появится возможность поделиться мнением, опытом, своей точкой зрения по поводу всего происходившего. На этом пленарном заседании пройдет торжественное вручение дипломов победителям конкурса «Брэнд года».

БЕНЕФИС

# Женщина Бергмана — символ Бацькаўшчыны






Феня и Александр ШВЕДСКИЕ

**Ну здравствуйте. Дождались-таки бенефициантов. На сцене бывшего театра «Вольная сцэна» состоялось событие, которое «тутэйшыя» театралы восприняли на «ура!» — первая тусовка в сеЗОНЕ с едой и питвом. «Капустники» в Беларуси, казалось, почили в бозе. Ан нет! Ружье все-таки выстрелило. И не просто так, а в честь Татьяны Мархель — любимицы соотечественников, проживающих в дальнем зарубежье, а также заслуженной артистки оставшихся на Бацькаўшчыне.**

Конечно, радость встречи ничто не омрачило — ни затянувшиеся на сцене оды в честь именинницы («А помнишь, Татьяна, шахтеров в забое?»), ни слабоцветие декоративных букетов в слюде, ни «оригинальное» прочтение Пушкина. Не оскорбила и смена скучных номеров, придуманных для бенефициантки. Сцены из репертуарных спектаклей, конечно, в расчет не берем. В праздник не будем о грустном. Поговорим о вечном — эпизодических всплесках отечественного искусства перевоплощения в жанре «капустника». В очередной раз драматургия Дмитрия Бойко — отца «Крывавай Мэры» и младшего брата именинницы по цеху — доказала право иметь место быть на белорусской сцене. Его пародия на Вульфа (автора программы «Серебряный шар») — яркий эпизод состоявшегося действа. А сценический образ вечно влюбленного Керубино он пронес «через годы, через расстоянья» — в смысле, не выходит из образа, даже когда уходит из театра. Из сего следует, что театральная судьба примы труппы господина Аниценко состоялась: поклонники присутствовали, влюбленных — полно. И дети выросли...

Скажем больше: сама народная артистка всего североамериканского народа Мерилин Монро поздравляла звезду своего уровня и не своего времени — Татьяну Мархель. Тоже заслуженную артистку своей страны, правда, к «связям» с президентами никакого отношения не имеющую. А зря.

А то приехала бы и неаккуратная в некоторых местах Моника Левински и лабанула бы на «саксе» (саксофон — музыкальный инструмент торопливых президентов) песню «пра лося ў гаросе» — коронный номер Татьяны Григорьевны.

Все это, конечно, шутка. Хотя нам очень обидно за действительно талантливую и не очень востребованную актрису. Не было ни представителей, ни даже цветов от Министерства культуры, от других ветвей власти. А ведь эквивалент творчества Мархель равен не торту из соседствующего с театром хлебозавода. Хотя и на том спасибо. Видимо, в нашей стране талант женщины по-настоящему ценит только Ингмар Бергман (шведский театральный и кинорежиссер).

КОНТАКТЫ

# Не послушать, так хоть посмотреть

Виктор КУКЛОВ

**В эти январские дни Беларусь и Китай отмечают 10-летие установления дипломатических отношений друг с другом. В рамках юбилейных мероприятий продолжился и культурный диалог двух стран. В частности, в Центральной научной библиотеке им.Я.Коласа НАН РБ открылась выставка «Национальности в Китайской Народной Республике», на которой представлены фотоснимки и костюмы 56 этнических групп, проживающих в Китае. А в Национальном музее истории и культуры Беларуси развернулась экспозиция «Персонажи Пекинской оперы».**

Безусловно, человеку, которому никогда не доводилось бывать в Пекинской опере (а в Беларуси таковых большинство), сложно вникнуть во все ее нюансы. Даже посол КНР У Сяоцю, присутствовавшая на открытии выставки, призналась, что порой и сами китайцы не могут правильно *«расшифровать»* происходящее на сцене и нуждаются в дополнительной информации. У Пекинской оперы — двухсотлетняя история, свой специфический репертуар, свои артисты. Это — особое искусство, соединившее в себе и пение, и музыку, и танцы, и элементы борьбы, и цирковые номера. Здесь несут смысловую нагрузку и отдельные детали костюмов, и грим. А в основе сюжета лежат исторические факты и легенды. Два года назад жители Беларуси имели возможность оценить это уникальное искусство во время гастролей китайских артистов в нашей столице.

В экспозиции, представленной в Минске, — более пятидесяти персонажей из нескольких десятков классических спектаклей Пекинской оперы, которые воплощены в полуметровых куклах. При этом создатели миниатюр попытались передать характер героев и позаботились о подобающих костюмах для них. Основные типажи Пекинской оперы — Шэн (мужчина), Дань (женщина), Цзин (нарисованное лицо, мужчина) и Чоу (клоун, мужчина или женщина). Все экспонаты этой уникальной выставки созданы в студии фигур Пекинской оперы города Тяньцзиня. Миниатюрные «посланцы» китайской культуры уже пленили сердца жителей Польши, Чехии и Румынии. Знакомство же белорусов с ними продлится до 18 февраля.

Пользуясь случаем, Посольство КНР подарило Национальному музею истории и культуры Беларуси китайские произведения декоративно-прикладного искусства. А впереди — подарки поклонникам кино. В рамках Дней Китайской Народной Республики 25–31 января в столичном кинотеатре «Пионер» пройдет Неделя китайских фильмов, большинство из которых отмечены наградами международных и национальных кинофестивалей. В программу показа включены семь художественных фильмов («Мои родители», «Тибетская песня», «Мою любовь унесла река Хуанхэ», «Раек» и др.) и столько же документальных лент, рассказывающих о городах и провинциях Китая, его культуре и традициях. Не забыты и юные кинозрители — их ждет встреча с героями мультфильма «Лотосовый фонарь» (эта анимационная картина была включена в конкурсную программу Международного кинофестиваля детских и юношеских фильмов «Лістападзік-2001»).

*«Зная о том, что многие жители Беларуси интересуются китайской культурой, я стараюсь использовать любую возможность, чтобы познакомить их с ней»*, — подчеркнула г-жа У Сяоцю. По ее словам, всегда желанны на китайской земле и деятели культуры и искусства нашей страны. Кстати, совсем скоро, в феврале, в КНР пройдут очередные гастроли белорусских театров оперы и балета.

ЮБИЛЕИ

# Библиотека №1

Отдел культуры

**Столичная библиотека №1, которая носит имя Льва Николаевича Толстого, начала отсчитывать второй век своего существования. К сожалению, в кутерьме новогодне-рождественских праздников ее столетний юбилей остался практически незамеченным. Впрочем, этому старейшему учреждению культуры сейчас не до приветственных речей — с конца августа минувшего года в библиотеке идет ремонт.**

19 января 1911 года Минская городская дума утвердила предложение Комиссии по народному образованию об увековечении памяти Льва Николаевича Толстого открытием библиотеки в привокзальной части города на Новомосковской улице (ныне — ул.Мясникова). Были арендованы три комнаты, и в конце 1911 года библиотека была открыта. По просьбе минчан на торжественную церемонию приехала из Ясной Поляны Софья Андреевна Толстая. Она привезла в подарок книги Льва Николаевича (к сожалению, в годы второй мировой войны их не стало). К середине 1913 года в библиотеке насчитывалось 650 книг. Кстати, пользование ею было платным: стоимость — 1 копейка.

На сегодняшний день в библиотеке №1 им.Л.Н.Толстого — более 100 тыс. книг, а ее услугами ежегодно пользуются около 20 тыс. читателей. Кроме того, ежемесячно в библиотеке проводятся тематические мероприятия: встречи с писателями, учеными, артистами, художниками. Здесь постоянно организовываются художественные выставки с привлечением экспонатов из фондов музеев.

Сотрудники библиотеки надеются, что к весне ремонт закончится, и тогда уже можно будет отпраздновать полноценный юбилей. Тем не менее поздравляем!

# На трех языках

Отдел культуры

**Белорусский фонд культуры не остался в стороне от двух юбилейных дат — 120-летия со дня рождения народных поэтов Янки Купалы и Якуба Коласа, которые будут широко отмечаться в нынешнем году.**

В частности, БФК планирует выпустить юбилейное издание книги Якуба Коласа «Новая земля», причем на трех языках — белорусском, русском и польском. Планируется организовать также выставку-презентацию рисунков народного художника Беларуси Василия Шаранговича, созданных специально для этого издания.

Как сообщил председатель БФК Владимир Гилеп, организация примет активное участие в литературных чтениях, музейных мероприятиях и других торжествах, посвященных 120-летию со дня рождения Янки Купалы и Якуба Коласа.



ЗВЕЗДЫ ЗИМНИХ ОЛИМПИАД

# Полет «ласточки» сквозь XX век

Борис ТАСМАН

**Он прожил уникально долгую для великого спортсмена жизнь — 87 лет. Добился удивительных спортивных результатов — дважды был олимпийским чемпионом и однажды серебряным призером, трижды его провозглашали чемпионом мира. В его карьере был 7-летний перерыв, который вместил в себя вторую мировую войну и полуторалетнее пребывание в фашистском концлагере. Но это его не сломило, и он вновь доказал свое величие. Он родился и умер в одном и том же городе — Конгсберге. Он — это Биргер РУУД (1911 — 1998), норвежский прыгун с трамплина.**



*Парный прыжок Биргера Рууда и Рандмода Соренсена*



*Биргер летит ко второй олимпийской победе*



*Биргер Рууд*

**Великий гуманист и ученый Фритьоф Нансен изрек:** *«В Норвегии человек растет вместе с лыжами. И совсем не редкость видеть 3–4-летних мальчиков и девочек, съезжающих по склону. Оттого и продолжаются у нас традиции лыжного спорта из поколения в поколение».*

## Эпоха братьев Руудов

Прыжки с трамплина — одна из областей зимнего спорта, в которой долго доминировали норвежские лыжники. В 30-е годы славу замечательных прыгунов 20-х, таких как Нарва Бонна и Якоб Туллин-Тамс, приумножила династия Руудов из небольшого городка Конгсберга — братья Зигмунд, Биргер и Осбьерн. В течение 12 лет — с 1928-го по 1939-й — только дважды на мировые и олимпийские пьедесталы не поднимался ни один из братьев. Причем все трое хотя бы раз становились лучшими. Впрочем, так сложилось, что и вдвоем призерами они не становились.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1928 | ОИ | Зигмунд | II |
| 1929 | ЧМ | Зигмунд | I |
| 1930 | ЧМ | Зигмунд | III |
| 1931 | ЧМ | Биргер | I |
| 1932 | ОИ | Биргер | I |
| 1935 | ЧМ | Биргер | I |
| 1936 | ОИ | Биргер | I |
| 1937 | ЧМ | Биргер | I |
| 1938 | ЧМ | Осбьерн | I |
| 1939 | ЧМ | Биргер | II |
| 1948 | ОИ | Биргер | II |

Кроме того, старший — Зигмунд — трижды бил мировые рекорды в дальности прыжков, Биргеру это удалось дважды.

Уже на исходе карьеры Осбьерн (в 1948-м) и Зигмунд (в 1949-м) выиграли Холменколленские игры, победить в которых мечтает каждый лыжник, тем более норвежец.

**Рекорды:**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1931 | Биргер | 76,5м | Однес |
| 1931 | Зигмунд | 81,5м | Давос |
| 1933 | Зигмунд | 84,0м | Виллар |
| 1933 | Зигмунд | 86,0м | Виллар |
| 1934 | Биргер | 92,0м | Планица |

Успехи братьев возникли не сами по себе. В родном Конгсберге они создали школу прыжков с трамплина.

Возле своего дома Рууды построили небольшой стадион. Там были проложены беговые дорожки, внутри — небольшое футбольное поле и теннисный корт. Рядом располагался бассейн.

Особой гордостью Руудов был трамплин высотой 8 м, с которого прыгали в бассейн на лыжах. Биргер полагал также, что прыгунам полезно играть в футбол босиком, чтобы укреплять мышцы стоп и развивать их эластичность. Для достижения той же цели он использовал и гимнастику.

В поместье Руудов, как называли это место, вместе с братьями готовились к зимнему сезону и другие мастера прыжков на лыжах с трамплина, самый известный из которых — Рейдар Андерсен — также был чемпионом мира.

Системная многолетняя подготовка позволила братьям господствовать в мировом лыжном спорте более двух десятилетий (1928–1949).

## «Ласточка» Биргер

В олимпийский Лейк-Плэсид Биргер Рууд приехал в ранге чемпиона мира, а Зигмунд — рекордсмена. Это, однако, не означало, что кто-то собирался преподносить им медали на блюдечке с голубой каемочкой.

В первой попытке (результат определяется по сумме двух прыжков) их соотечественник Ханс Бекк установил рекорд местного трамплина — 71,5 м. Биргер проиграл ему целых 5 метров и, хотя получил высокие оценки за стиль, шел на второй позиции.

Биргер не дрогнул и во втором прыжке улетел значительно дальше конкурента — на 69 м. Так в семье Руудов появилась вторая олимпийская медаль, на этот раз золотая (у Зигмунда в Санкт-Морице было серебро).

Послеолимпийский год был не самым удачным для Биргера. А в следующем в словенской Планице вступил в строй новый мощный трамплин, на открытии которого олимпийский чемпион установил мировой рекорд по дальности прыжка — 92 м. С его легкой руки (точнее, ног) Планица стала кузницей рекордов.

В 1935 году для участников предстоявшей через год Олимпиады в Гармиш-Партенкирхене прошли тренировочные соревнования. Биргер Рууд установил на них рекорд местного трамплина, который никто не мог побить в течение трех десятилетий. Тогда же Биргер и Рандмод Соренсен отважились совершить парный прыжок.

Чемпионат мира-35 проходил в очень сложных условиях — сильный снегопад и шквальный ветер. Известный польский прыгун Станислав Марусаж при приземлении повредил «нос» одной лыжи. Биргер подбежал к Станиславу и ловко закрепил поломанный «нос» лейкопластырем, что помогло Марусажу удачно исполнить второй прыжок и выйти на 4-е место. Сам Рууд добыл золотую медаль, да еще стал бронзовым призером в соревнованиях горнолыжников.

Олимпийский турнир прыгунов с трамплина в Гармиш-Партенкирхене (Германия) вызвал гигантский интерес: его собрались посмотреть 130 тыс. зрителей. Биргер Рууд выступал в красной шапочке с буквой «К», что означало «Конгсберг». Он продемонстрировал аэродинамический стиль прыжка, получивший название «полет ласточки». Идеально ровное ведение лыж в полете придавало ему недостижимую другими элегантность.

Кстати, Биргера во время Олимпиады можно было встретить в спортивном магазине, где двукратный олимпийский чемпион продавал лыжные принадлежности.

В программу Олимпийских игр тогда впервые были включены состязания горнолыжников. Биргер решил в них участвовать. На середине трассы скоростного спуска были два препятствия, перед которыми все притормаживали. А Рууд привычно совершил классический полет метров на сорок и выиграл спуск. Однако в слаломе он был недостаточно искушен и по сумме двух дисциплин занял 4-е место в альпийском двоеборье. К сожалению, в то время медали в отдельных дисциплинах не вручались.

И 1937 год был для него удачным. В Лахти (Финляндия) он снова стал чемпионом мира и победил на Холменколленских играх.

*«Победа в Холменколлене привела меня буквально в восторг!»* — говорил Рууд.

Рууду было только 26 лет. Казалось, впереди у него много побед. Но в Европе было уже тревожно. Разговоры о возможной войне стали темой номер один.

## Прыжок через войну

В 1938-м блеснула звезда третьего из династии Руудов — Осбьерна, выигравшего чемпионат мира. Самые дальние прыжки тогда были у Марусажа. Однако Рууд-младший получил более высокие оценки за стиль. Чемпион проявил благородство: он подошел к поляку и хотел отдать ему свой Кубок, но тот не счел возможным его принять.

Братья Рууды в очередной раз стартовали на чемпионате мира 1939 года в Закопане (Польша), который оказался последним предвоенным. Осбьерн прыгал под № 4, Биргер — следом за ним. Его элегантный стиль прыжка привлекал всеобщее внимание. К тому же сам чемпион выходил на старт в красивом свитере и рубашке под галстуком.

Осбьерн улетел в первой серии только на 68 м, Биргер — на 72,5 м. Но этого было мало для победы. Марусаж имел 74 м, юный поляк Ян Кула — 75. Возглавил конкурс австриец Зепп Брадль далеким прыжком на 80 м. Во второй серии Биргер, чтобы победить, пошел ва-банк. Риск оправдался: 81,5 м — рекорд трамплина Крокув! Это позволило двукратному олимпийскому чемпиону выйти на 2-е место вслед за Брадлем.

Уезжая из Закопане, норвежцы пригласили всех на чемпионат мира 1940 года в Холменколлен. Однако он не состоялся. 1 сентября того же 1939 года фашистская Германия напала на Польшу, а через год в числе других европейских стран была оккупирована Норвегия.

Рууды отказались сотрудничать с марионеточным правительством Норвегии и стали бойцами Сопротивления наряду с другими норвежскими спортсменами. Вскоре Биргер попал в плен и 18 месяцев провел в концентрационном лагере Грини. Эти 550 дней оказались самыми трудными в его жизни.

Наконец, ужасы нацизма остались позади. Первые послевоенные зимние Олимпийские игры состоялись в швейцарском Санкт-Морице в 1948 году.

Швейцарцы поправили профиль трамплина, на котором олимпийцы соревновались за 20 лет до того, и послали телеграмму Биргеру Рууду с приглашением опробовать трамплин. Он приехал и, словно не было позади войны, концлагеря, длительного перерыва в тренировках и соревнованиях, продемонстрировал красивейший прыжок.

Руководство норвежской команды среагировало моментально, включив Биргера в команду, хотя предварительно он заявлен не был. И 37-летний ветеран не подкачал: завоевал серебряную медаль. Между прочим, после первой серии лидировал Рууд. Это было достойное завершение великой карьеры!

Он и в более поздние годы не раз доказывал свою блестящую физическую готовность. На открытии «Турне 4-х трамплинов-1965» в Га-Па 54-летний Биргер вдруг исполнил сальто назад с места.

Таким был Биргер Рууд, основатель классического стиля прыжков с трамплина — эффективного и элегантного; самый яркий представитель династии Руудов.

КОРОТКО

## Лапкес — чемпион Франции

Евгений ПАВЛОВСКИЙ

Призер Всемирной универсиады саблист Дмитрий Лапкес (тренер — Гарри Лопатнев) стал победителем Открытого чемпионата Франции, который является одним из этапов Кубка мира. В турнире участвовали все сильнейшие фехтовальщики. В частности, на пути к финалу минчанин победил чемпиона мира итальянца Тарантино.

В командном турнире сборная Беларуси заняла 4-е место.

## Самый юный чемпион

18-летний украинец Руслан Пономарев досрочно стал победителем чемпионата мира по шахматам по версии ФИДЕ. Он выиграл у своего маститого соотечественника 32-летнего Василия Иванчука 1-ю и 5-ю партии (обе — белыми фигурами) финального матча, а остальные пять встреч завершились вничью — 4,5:2,5.

Пономарев — самый юный чемпион мира в истории шахмат.

## Каспаров обвиняет Илюмжинова

Гарри Каспаров обвиняет президента Международной федерации шахмат (ФИДЕ) Кирсана Илюмжинова в нарушении шахматных традиций. Лидер мирового рейтинга предлагает сформировать мощный профсоюз шахматистов. Каспаров безапелляционно отвергает введение более короткого контроля времени в шахматных партиях.

*«Это же его* (Илюмжинова) *личные деньги, поэтому играть вы будете так, как он скажет. Если завтра надо будет играть в буфете на ипподроме, значит, будете играть в буфете на ипподроме. Единственный способ протестовать против турниров Илюмжинова — не играть в них... Сегодняшняя диктатура Илюмжинова — это результат той деструктивной политики, которую проводили многие шахматисты».*

Однако болгарин Веселин Топалов и венгерская шахматистка Юдит Полгар полагают, что в традиционных 7-часовых партиях многие шахматисты значительную часть времени тратят на хождение по сцене и наблюдение за ходом других партий вместо того, чтобы сосредоточиться на своей. Тщательные домашние заготовки дебютов и эндшпилей позволяют сэкономить много времени, а при новом, 4-часовом контроле шахматы становятся более приемлемыми для СМИ.

## Известны полуфиналисты

Плохое самочувствие Уэйна Феррейры позволило россиянину Марату Сафину без лишних нервов пройти в полуфинал Открытого чемпионата Австралии. В полуфинале Сафину предстоит встретиться с победителем матча между немцем Томми Хаасом и чилийцем Марсело Риосом.

**Открытый чемпионат Австралии.** Мельбурн (Австралия). Призовой фонд Usd 10 644 058. Покрытие — хард.

**Четвертьфинал. Мужчины.** Т.Юханссон (16) — Й.Бьоркман (оба — Швеция) — 6:0, 2:6, 6:3, 6:4. И.Новак (Чехия, 26) — Ш.Коубек (Австрия) — 6:2, 6:3, 6:2. М.Сафин (Россия, 9) — У.Феррейра (ЮАР) — 5:2, отказ.

**Женщины**. М.Селеш (США, 8) — В.Уильямс (США, 2) — 6:7 (4:7), 6:2, 6:3. М.Хингис (Швейцария, 3) — А.Сьерра-Дзанетти (Италия) — 6:2, 6:3. Д.Каприати (США, 1) — А.Моресмо (Франция, 7) — 6:2, 6:2. К.Клийстерс (4) — Ж.Энин (обе — Бельгия, 6) — 6:2, 6:3.

# classified



ПРЯМАЯ ЛИНИЯ

# Среда с Алексеем Козловым

Отдел культуры

**30 января в Белгосфилармонии продюсерская компания «Блюз-Юст» представляет Алексея Козлова (саксофон) и Дмитрия Игудина (синтезатор, рояль). И в этот же день легендарный джазовый музыкант Алексей Семенович Козлов будет гостем «БДГ».**



У Козлова, по его собственному признанию, известность общенациональная, поскольку любая тетя Мотя знает, что есть такой «Козел на саксе» (это из известного монолога артиста Александра Филиппенко). Люди поискушеннее, ставя знак равенства между Козловым и ансамблем «Арсенал», памятуют, что Алексей Семенович из того самого поколения «стиляг», которое в 50-е годы клеймил позором советский сатирический журнал «Крокодил». Впрочем, обо всем этом и многом другом читатели «БДГ» смогут сами спросить у Козлова, поскольку 30 января он будет нашим гостем. Вопросы можно задавать уже сейчас на пейджер **тел. 207-00-00 аб. 3449** или на сайте «БДГ»: **http://www.bdg.by/projects/board,** на e-mail: **bdg@brm.by.** Автор самого интересного вопроса будет приглашен на нашу редакционную пресс-конференцию с Алексеем Семеновичем и получит в качестве приза два билета на концерт. Добавим, что традиционно наша пресс-конференция будет транслироваться на сайте «БДГ» в on-line режиме.


БЕЛОРУССКАЯ ДЕЛОВАЯ ГАЗЕТА №11 24.01.2002
Главный редактор Петр МАРЦЕВ
Учредитель и издатель Издательское частное унитарное предприятие «Марат»
Газета зарегистрирована в Государственном комитете Республики Беларусь по печати, регистрационное свидетельство №648 от 17.05.2001г. Редакция может опубликовать материалы, отражающие только мнение их авторов, в порядке обсуждения. Перепечатка только со ссылкой на «Белорусскую деловую газету». Редакция не несет ответственности за содержание рекламных объявлений и за ошибки в них.

Региональные бюро «БДГ»:
Витебск Татьяна ПАСТЕРНАК — тел.(0212) 36-51-03
Гомель Ирина МАКОВЕЦКАЯ — тел.(0232) 53-99-82
Гродно Нина ПОЛУЦКАЯ — тел. (0152) 33-34-17, факс: 44-22-90
Могилев Александр АЛЕКСАНДРОВИЧ — тел/факс (0222) 25-91-61
E-mail: bdg@brm.by
WWW: http://www.bdg.by

Отпечатано с диапозитивов заказчика на полиграфическом РУП «Красная звезда», 220073, г. Минск, 1-й Загородный переулок, 3.
Тираж 18000
Заказ 1251
Подписано в печать 23.01.2002 в 17.00
Подписной индекс 63879
для индивидуальных подписчиков 63420
Выходит 4 раза в неделю. Цена договорная
Публикации, обозначенные рубриками «Мнение директора», «Презентация», «Торговая марка», печатаются на правах рекламы. За их содержание редакция ответственности не несет.

Размещение рекламы: тел/факс (017) 216-25-87, 216-25-88, 285-08-93, 285-08-94. Отдел распространения: тел/факс (017) 226-87-99, 222-27-20. Адрес редакции: 220039, Минск, ул. Чкалова, 12, 4-й этаж. Телефоны редакции: 216-25-65, 224-95-70, 216-25-84, 285-08-92